W numerze:

- ŻOŁNIERZ — HISTORYK — PUBLICYSTA
- PRZYJACIELSKA WIZYTA
- „ŁUNA-20"
- SKRZYDLACI CHŁOPCY Z BYDGOSZCZY

SKRZYDLATA POLSKA

NR 13
(1081)

26 MARCA
1972

CENA 2 ZŁ

DZIŚ NIE MA LOTÓW (patrz artykuł na str. 4-5)

Zdjęcie: WAF — St. IWAN

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 2256 A—40

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

PUCHAR „ŻOŁNIERZA POLSKIEGO" WE WROCŁAWIU

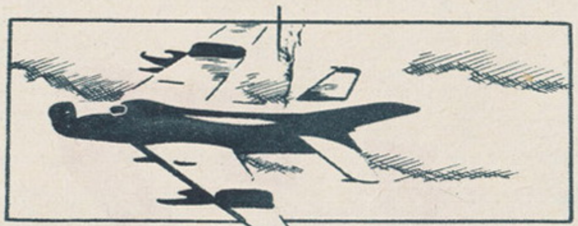
ROZEGRANE w pierwszej połowie marca br. w Jeleniej Górze VI Zimowe Zawody Spadochronowe o Puchar Redakcji „Żołnierza Polskiego" przyniosły zespołowe zwycięstwo ekipie **Aeroklubu Wrocławskiego** (J. Osiecki, M Zapart i S. Twarkowski), która wyprzedziła ekipę „Czerwonych beretów" z WKS „Wawel" w Krakowie oraz drużynę swoich wrocławskich kolegów z Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego. Tym razem więc puchar „Żołnierza Polskiego" powędrował do Wrocławia.

Indywidualnym zwycięzcą zawodów został **Roman Łapucki** z WKS „Wawel" — Kraków; drugie miejsce zajął Józef Łuszczka („Wawel"), a trzecie — Czesław Kudłek (Aeroklub Jeleniogórski).

W konkurencji skoków indywidualnych z wysokości 800 m na celność lądowania zwyciężył Józef Łuszczka („Wawel") który w czterech skokach miał następujące wyniki: 0,26; 0,00; 0,49; 0,13 m. Drużynowo konkurencję tę wygrała ekipa Aeroklubu Wrocławskiego. W konkurencji strzeleckiej pierwsze miejsce zajął Roman Łapucki („Wawel"), a w slalomie narciarskim zwyciężył Jerzy Matusiak (WSWF — Wrocław).

Indywidualny zwycięzca tegorocznych zawodów o puchar „Żołnierza Polskiego" — Roman Łapucki z WKS „Wawel" — ma 25 lat i na swym koncie 1 115 skoków spadochronowych.

(y)



TRANSPORT LOTNICZY

● W roku ubiegłym w **Centralnym Porcie Lotniczym Warszawa Okęcie** wykonanych było 31 630 startów i lądowań samolotów transportowych — o 4,4% więcej niż w roku 1970.

CPL Okęcie przyjął lub odprawił w roku ubiegłym **1 124,5 tys. pasażerów** — o 17,2% więcej niż w 1970 r. W tej liczbie było: 551,4 tys. pasażerów odlatujących, 552,6 tys. przylatujących i 20,5 tys. tranzytowych.

★

Przez dworzec międzynarodowy przeszło **544,5 tys. pasażerów zagranicznych**, a przez krajowy — **580 tys. pasażerów** podróżujących na liniach krajowych.

Największy ruch notowano w sierpniu (133,4 tys. pasażerów), najmniejszy — w styczniu (45 tys.). W okresie szczytów przewozowych (lipiec i sierpień) przez dworzec międzynarodowy przechodziło przeciętnie 2 250 pasażerów dziennie, a przez krajowy — 2 400.

CPL Okęcie zbliżył się w roku 1971 pod względem liczby lotów i pasażerów do portów Kairu, Bejrutu, Helsinek, Istambułu i Belgradu. To już coś!

★

● Spośród 9 portów lotniczych prowincjonalnych największy ruch przewozowy wykazuje Gdańsk i Wrocław. W roku ubiegłym przez port lotniczy w **Gdańsku przeszło 203,5 tys. pasażerów** (odlatujących lub przylatujących), przez **Wrocław — 200,1 tys.** Następne miejsca pod względem ilości odprawionych pasażerów zajmowały: **Katowice (95 tys. pasażerów), Szczecin (76 tys.), Rzeszów (62,4 tys.), Poznań (52,3 tys.), Koszalin (47,9 tys.) i Bydgoszcz (21,6 tys.). Kraków**, który przez pół roku był nieczynny, zanotował 47 tys. pasażerów (w latach poprzednich 100—140 tys.).

★

● W ruchu krajowym w ostatnich latach rozwijają się szybko tzw. **linie boczne**, łączące miasta południowe (Wrocław, Katowice, Kraków i Rzeszów) z północnymi (Szczecin, Koszalin i Gdańsk) z pominięciem Warszawy. W roku ubiegłym przewieziono na tych liniach 122,5 tys. pasażerów. Najwięcej między Katowicami i Gdańskiem (33,5 tys.) oraz Wrocławiem i Gdańskiem (27,2 tys.).

J. Os.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **ZAAKCEPTOWANO** do realizacji scenariusz 3-odcinkowego filmu seryjnego dla telewizji o przygodach pilotów. Scenariusz tego filmu, o tymczasowym tytule roboczym „Po prostu lotnicy", napisali **Tadeusz Rejniak** i **Jerzy Pomianowski**. Film zrealizuje zespół „Panorama", a jego reżyserem będzie **Hubert Drapella**. Poszczególne godzinne odcinki tego pierwszego telewizyjnego serialu o tematyce lotniczej otrzymały tytuły: „Sylwester", „Próba", „Skok".

★

● **W DOWÓDZTWIE** Wojsk Lotniczych w Poznaniu udekorowano 6 marca br. grupę żołnierzy wojsk lotniczych — uczestników walk z faszyzmem hitlerowskim — medalami Dwudziestolecia Zwycięstwa w Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej, przyznanymi przez Radę Najwyższą ZSRR. Medale otrzymali m.in.: płk **Dionizy Barszczewski**, mjr **Józef Baryło**, kpt. **Piotr Pietruczenia**, st. chor. **Henryk Radomski** i sierż. sztab. **Józef Włodarczyk**.

★

● **NUMER** 4 „Wojskowego Przeglądu Historycznego" przynosi m.in. artykuł kpt. w st. sp. mgr. inż. **Tadeusza Królikiewicza** pt. „Z dziejów polskiego lotnictwa sportowego" oraz recenzję mgr. **Rajmunda Szubańskiego** książki K. H. Voelknera pt. „Die deutsche Luftwaffe 1933—1939".

★

● **NA OSTATNIM** posiedzeniu Zarządu Aeroklubu Radomskiego omawiano plan rozwoju tego klubu do 1976 r. W programie jego dalszego rozwoju przewiduje się m.in. budowę toru modelarskiego, uruchomienie miejskiego ośrodka propagandy lotniczej i modernizację pomieszczeń na lotnisku w Piastowie.

★

● **W SIEDZIBIE** Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy udekorowano uroczyście odznaką „Zasłużony Obywatel Bydgoszczy" członków grupy bojowej b. Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa, która — jak piszemy o tym na stronach 12—13 w tym numerze — podjęła w latach 1943—1945 nierówną walkę z hitlerowskim okupantem. Odznaki otrzymali: **Regina Adamczak, Irena Dąbrowska, Tytus Kuszyński, Zbyszko Kubis, Albin Kasprowicz, Florian Marszałkowski, Henryk Sobczak, Franciszek Marachowski, Zdzisław Kaczmarek, Kazimierz Napierała, Rafał Słomiński, Leszek Gierys** i **Antoni Narloch**.

★

● **PILOT** Katowickiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, **Jan Kozłowski**, przewiózł w trudnych warunkach atmosferycznych na śmigłowcu, z Szyndzielni do szpitala w Piekarach, 14-letniego **Marka Musioła** z Zabrza, który — przebywając z ojcem na wczasach w Szczyrku — doznał w czasie zjazdu narciarskiego złamania obu nóg i ciężkiej kontuzji lewego uda. Natychmiastowa pomoc śmigłowca sanitarnego pozwoliła szybko przetransportować rannego chłopca do szpitala, gdzie zaopiekowali się nim specjaliści.

★

● **W DRUGIEJ** połowie lutego piloci wrocławskiego Zespołu Agrolotniczego przystąpili samolotami typu PZL-101 „Gawron" i An-2 do nawożenia pól: 23 lutego pil. **Zdzisław Majewski** latał w rejonie Trzebnicy, 2 marca — pil. **Zenon Jewstrat** — w rejonie Gniewkowic; ponadto tego samego dnia — piloci **Zbigniew Bukowski** i **Roman Tyczyński** nawozili pola z samolotów w okolicach Złotoryi. Prace zakończono w połowie marca. 20 marca natomiast rozpoczęto nawożenie lasów w województwie poznańskim.

★

● **NA LOTNISKU** wrocławskim w Pilczycach czynne jest od października 1971 r. ambulatorium lotniskowe Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego, Wrocławskiego Zespołu Agrolotniczego oraz Aeroklubu Wrocławskiego. Ambulatorium czynne jest dwa razy w tygodniu (wtorki i czwartki) w godzinach 10—16. Kierownikiem ambulatorium i jednocześnie przyjmującym pacjentów jest lek. med. **Józef Leon Bujak**, od wielu lat pilot i instruktor samolotowy oraz szybowcowy. Do tej pory przyjął on ponad 650 pacjentów.

★

● **W GÓRZYŃCU** koło Szklarskiej Poręby odbył się w dniach 18—25 lutego br. kurs teoretyczny dla pilotów rolniczych. Ogółem przeszkolono 25 pilotów.

★

● **ZNANY** szybownik Aeroklubu Robotniczego Stalowa Wola, **Stanisław Kluk**, zajął 2 miejsce w konkursie - plebiscycie na najpopularniejszego sportowca Stalowej Woli w 1971 r. Plebiscyt zorganizowały: redakcja gazety zakładowej „Socjalistyczne Tempo" i ZKS „Stal".

★

● **SEKRETARZ** Komitetu Wojewódzkiego PZPR w **Rzeszowie, Bronisław Białej**, przyjął kierownictwo Aeroklubu Rzeszowskiego z prezesem mgr. **Julianem Burdzelem**. W toku spotkania poinformowano sekretarza KW o aktualnych pracach aeroklubu.

★

● **Z INICJATYWY** sanockiego oddziału ZBoWiD stanie jeszcze w tym roku w miejscowości Nowosielce, powiat Sanok, pomnik ku czci żołnierzy Czechosłowackiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej, którzy polegli w 1944 r. na ziemi sanockiej w walkach z hitlerowskim najeźdźcą.

★

● **PRZY** Aeroklubie Rzeszowskim powstanie wkrótce Klub Seniorów Lotnictwa.

★

● **6 MARCA** br. odbyło się posiedzenie Rady Metodyczno-Naukowej specjalizacji spadochronowej Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, któremu przewodniczył dyr. Instytutu Sportu doc. dr **Bogdan Czabański**. Uczestniczył w nim rektor WSWF doc. dr. hab. **Aleksander Barański**. Głównym tematem obrad było wszechstronne przedyskutowanie form kształcenia studentów specjalizacji spadochronowej WSWF.

★

● **PRACOWNICY** i członkowie Aeroklubu Białostockiego, pragnąc wziąć aktywny udział w pracach na rzecz wyborów do Sejmu PRL, zgłosili się do dyspozycji Okręgowej Komisji Wyborczej. Aeroklub oddał też do dyspozycji Komisji dwa samoloty do celów propagandowych i transportu. Młodzież AB brała czynny udział w pracach Okręgowej Komisji Wyborczej.

Listy

SZWAJCARSKI SAMOLOT

Z wielką przyjemnością i niemałym zainteresowaniem obserwuję ukazujące się w „Skrzydlatej" artykuły i opisy konstrukcji samolotów oraz ich dane techniczne. Jestem sympatykiem tego miłego oraz najlepiej i najciekawiej, moim zdaniem, redagowanego tygodnika Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

Bliskie dla mnie sprawy rozwoju i historii komunikacji, a szczególnie lotnictwa, upoważniają więc do sprostowania drobnej zresztą nieścisłości, jaką zauważyłem w trzecim numerze „Skrzydlatej" z 16 stycznia 1972 r. Otóż na stronie 7 tego numeru w „Zapiskach ze Szwajcarii" Jerzego R. Koniecznego znalazło się zdjęcie z dziedzińca Muzeum Transportu w Lucernie, gdzie pod balonem widoczny jest samolot. Określono go jako DH-100 z 1949 r. Przyjaciele z Lucerny (z Verkehrshaus'u) nie darowaliby takiego lapsusu, dlatego prostuję za nich to nieporozumienie.

W latach 1951 — 1953 przemysł szwajcarski postanowił opracować nowoczesny samolot myśliwski w układzie bezogonowym w Związkowej Fabryce Samolotów w Emmen. Program przewidywał szereg etapów budowy. Najpierw wykonano latający model w skali 1:10 (bez napędu), na którym zabudowano cztery silniki odrzutowe Turbomeca „Piméné" o ciągu 110 kG każdy. Powstał w ten sposób samolot myśliwski znany jako N-20 „Arbalete", czyli po polsku – kusza. W 1952 r. samolot uzyskał prędkość 900 km/h. Zakłady w Emmen, w następnym etapie budowy, wyprodukowały prototyp samolotu N-2001 „Aquillon". Był to już myśliwiec naturalnej wielkości, a napędzały go cztery silniki odrzutowe, przebudowane z silników AS „Mamba". Samolot miał ciężar 8 500 kg i uzyskał 1 100 km/h. Wyposażony w dwa działka kal. 20 mm, mógł zabierać pociski rakietowe i bomby. Ten to prototyp widzimy na omawianym zdjęciu w „Skrzydlatej". Kształt tego samolotu jest zupełnie inny niż DH-100. Skrzydła o niewielkim wydłużeniu odznaczają się charakterystycznym kształtem kuszy, z czterema wlotami powietrza w płatach. Kadłub jest krótki, o wrzecionowatym kształcie.

Jego następcą miał być N-2020. „Harpon". Miał to być dwusilnikowy myśliwiec o układzie podobnym do „Arbalete" i „Aquillon", lecz o większym ciężarze (12 t) i prędkości wznoszenia (88 m/s). Długość jego startu miała wynosić tylko 355 m. Przewidywano dwa silniki AS „Saphire" o ciągu 3 400 kG lub w następnym prototypie dwa RR „Avon" po 4 500 kG ciągu. Prace nad tą wersją nie wyszły jednak poza opracowanie projektu.

Tak zakończył się ambitny program wytwórni w Emmen, pojawił się bowiem na horyzoncie samolot FFA P-16 (P-1604) Wytwórni Flug und Fahrzeugwerke AG w Altenrhein.

Mgr. inż. Jerzy Faleński
Warszawa

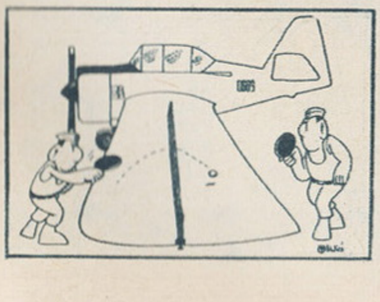
Nasi korespondenci piszą

WSPÓŁPRACA AEROKLUBÓW W RYBNIKU I PRIEVIDZY

W porozumieniu zawartym pomiędzy Aeroklubem PRL i Aeroklubem CSRS w dniu 23.X.1971 r. jeden z punktów proponował współpracę między aeroklubami regionalnymi obu zaprzyjaźnionych krajów. W myśl tego porozumienia wzajemną współpracę nawiązały Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego i Aeroklub w Prievidzy. W związku z tym w Rybniku przebywała delegacja Aeroklubu w Prievidzy z prezesem Františkiem Kučerką.

Postanowiono m. in. wzajemnie zapraszać ekipy obu aeroklubów do udziału w imprezach i zawodach lotniczych oraz z innych okazji. Aerokluby wymieniać będą także czasopisma o tematyce lotniczej i modelarskiej.

Wiesław Dziuba



NA NASZYM HORYZONCIE

W dniu, w którym zamykamy niniejszy numer i oddajemy go do druku – 16 marca – wylądował na warszawskim Okęciu pierwszy polski transatlantyk powietrzny, flagowy samolot Polskich Linii Lotniczych LOT – odrzutowy Il-62. Tego samego dnia, wkrótce po przylocie z Moskwy do Warszawy, odbyła się w Centralnym Porcie Lotniczym niezwykle miła uroczystość nadania mu nazwy – „Mikołaj Kopernik". Zaraz potem, wraz z licznie zaproszonymi na tę uroczystość gośćmi, „Skrzydlata" miała okazję przelecieć się prawie godzinę nad Polską nowym transkontynentalnym odrzutowcem LOT-u, co bardzo sobie cenimy i chwalimy.

Il-62, z którym obszerniej zapoznaliśmy już naszych Czytelników w jednym z poprzednich numerów, bardzo nam się podoba. Leci się nim wygodnie i przyjemnie. Lot jest spokojny, w kabinach dobra wentylacja i skuteczne ogrzewanie. Zwraca przy tym uwagę ładny wystrój wnętrza. Obicia foteli, dywany, zasłony i inne elementy dekoracyjne zostały wykonane z polskich materiałów, według polskich projektów. Wszystko to stwarza miły, przytulny nastrój podróżnym i wpływa na ich dobre samopoczucie w czasie długotrwałego lotu.

LOT ma wreszcie nowoczesny samolot pasażerski, odpowiadający światowemu standardowi. Po otrzymaniu dwóch dalszych tego typu maszyn, co – jak wiadomo – nastąpi w ciągu najbliższego roku (drugi Il-62 ma być już za miesiąc, a trzeci w I kwartale 1973 r.), nasz przewoźnik powietrzny będzie mógł wyruszyć na podbój zamorskich powietrznych szlaków, o czym my – Polacy – od tak dawna przecież marzyliśmy.

Jest więc ten dzień 16 marca 1972 roku dla nas historyczny – nie tylko dla samego LOT-u, ale całego polskiego lotnictwa. Wydarzenie tym ważniejsze, że właśnie „Mikołaj Kopernik" podejmie już na początku br. pierwszy lot czarterowy przez Atlantyk – do Ameryki Północnej.

Tym wydarzeniem i poczynaniom polskiego lotnictwa towarzyszą – rzecz jasna – nasze, zrozumiałe zresztą, emocje i uczuciowe zaangażowanie, albowiem w dziejach polskich skrzydeł zapisaliśmy piękne karty w wyprawach zamorskich polskich lotników.

Nasi piloci znaleźli się wśród pierwszych zdobywców Atlantyku. Pierwsze próby, podejmowane w latach 1928–1929 przez Ludwika Idzikowskiego i Kazimierza Kubalę, zakończyły się – niestety – niepowodzeniem. Dokonał tego po raz pierwszy Stanisław Skarżyński, który w 1933 r. przeleciał samotnie na RWD-5bis Południowy Atlantyk. W rok później bracia Adamowicze, Polacy z pochodzenia, przelecieli na samolocie „City of Warsaw" Północny Atlantyk, z zachodu na wschód, aż do Warszawy. LOT przymierzał się do skoku przez Atlantyk już przed wojną. Ówczesny jego dyrektor, W. Makowski, przeprowadził pierwszy w tym celu rekonesans, przelatując w czerwcu 1938 r. na samolocie Lockheed-14H trasę z Los Angeles do Warszawy.

Niezależnie jednak od naszych szczerych emocji i radosnych uniesień, które towarzyszą zakupom nowych Iłów-62 dla LOT-u, zdajemy sobie w pełni sprawę z trudnej i niezwykle złożonej sytuacji, w jakiej nasze Polskie Linie Lotnicze podejmują obecnie próbę uruchomienia nowo zakupionymi samolotami regularnej komunikacji lotniczej nad Atlantykiem Północnym. Trasa niezwykle dla nas atrakcyjna, jednak tłok już na niej duży, a konkurencja ogromna.

Nic też dziwnego, że władze naszego lotnictwa cywilnego i kierownictwo LOT-u podchodzą do tego nowego przedsięwzięcia, chwalebnego dla polskich skrzydeł, z należytą rozwagą i dobrze pojętą ostrożnością. Nowe Iły-62 dają nam możliwości techniczne rejsów na kontynent amerykański. O otwarciu regularnej linii do Ameryki decydować muszą jednak czynniki ekonomiczne, uzależnione od odpowiednich badań, rozeznania rynku i po zdobyciu doświadczeń eksploatacyjno-akwizycyjnych. Być może, że częściowo pozwolą na to pierwsze w tym roku wynajęte loty (czarterowe) do Kanady. Chociaż nie tylko.

Zobaczymy.

W każdym razie, wraz z otrzymaniem Iłów-62 LOT czeka wiele trudnej i ambitnej roboty. Szczerze życzymy jego dzielnej załodze, aby przyniosła ona sukces skrzydłom ze znakiem stylizowanego żurawia.

(kon)

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

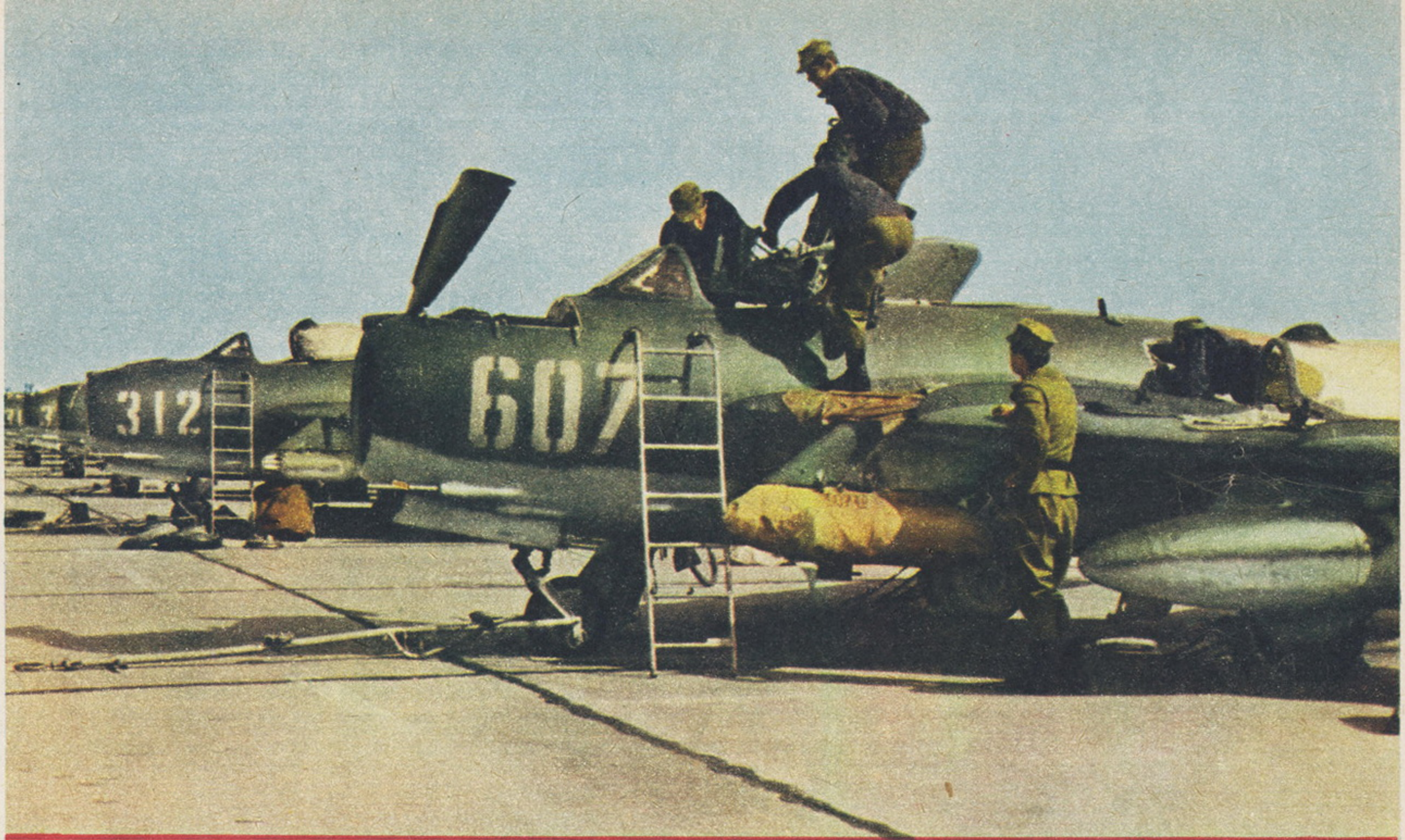
MIESIĄC marzec obfituje w wydarzenia astronautyczne. 4 marca na orbicie okołoziemskiej umieszczono nowego satelitę „Kosmos-477", a 16 marca minęło dziesięciolecie rozpoczęcia w ZSRR wielkiego programu badawczego, prowadzonego właśnie przy pomocy satelitów serii „Kosmos". W tym samym dniu wystartował w stronę planety Jowisz próbnik międzyplanetarny „Pioneer-F", wyniesiony przy użyciu rakiety „Atlas-Centaur TE — 367". W rakiecie tej zastosowano stały materiał pędny dla silnika stopnia trzeciego (TE-367), który nadał próbnikowi prędkość wynoszącą 14,2 km/s, niezbędną do wejścia na orbitę słoneczną. Na swym pokładzie uniósł „Pioneer-F" jedenaście przyrządów naukowych o łącznej masie 27 kg. Uniósł także małą tabliczkę aluminiową, na której wyryto sylwetkę próbnika, podano tor lotu, narysowano planety naszego Układu Słonecznego oraz dwie sylwetki: kobiety i mężczyzny — mieszkańców planety Ziemia. „Pioneer-F" po opuszczeniu strefy grawitacyjnej Jowisza podąży dalej, a tam — ciągle spodziewamy się istnienia innych cywilizacji. Stąd też staramy się każdy próbnik międzyplanetarny odpowiednio oznaczyć, aby nikt nie myślał, że wysłali go mieszkańcy jakiejś nieokreślonej planety. W każdym bądź razie do grudnia roku 1973 trzeba uzbroić się w cierpliwość, bo dopiero wówczas próbnik znajdzie się w pobliżu Jowisza. Specjaliści spodziewają się poważnych trudności w uzyskaniu ciągłej łączności radiowej, ale pocieszają opinię publiczną, że co najmniej przez siedem lat informacje powinny docierać na Ziemię.

NASA, jak wynika z doniesień prasowych, zaniechała dalszych doświadczeń i prac nad jądrowym napędem rakietowym w ramach programu NERVA. Wiadomość ta jest tak niezwykła, że trudno w nią uwierzyć. Czy wykorzystanie energii jądrowej do napędu rakiet natrafiło na trudności podobne do istniejących przy jednostkach morskich, jeszcze nie wiadomo.

W marcu również mija piąta rocznica wprowadzenia i wykorzystania w ZSRR systemu satelitarnego „Meteor" dla potrzeb meteorologii. Aktualnie trzy satelity typu „Meteor" umożliwiają sporządzanie dokładnych map pogody na ponad 2/3 powierzchni Ziemi. I jeszcze kilka marcowych rocznic: 11 marca minęło 10 lat od załogowego lotu orbitalnego dwóch statków kosmicznych „Wostok"-3 i 4, które pilotowali A. Nikołajew i P. Popowicz. A 31 marca mija 245 lat od dnia śmierci Isaaka Newtona. Tyle o rocznicach. Chociaż jeszcze trzeba przypomnieć, że za miesiąc minie 10 lat od zorganizowania w Polsce pierwszych w Europie zawodów modeli rakiet. Wspominam o tym wcześniej, bo spodziewać się można, że z okazji rocznicy dokonamy przeglądu dorobku naszego małego rakietnictwa — może właśnie w Krakowie?

Jeśli chodzi o nowe obiekty kosmiczne, to uległ przesunięciu termin startu satelity TD-1A. Sekretariat Generalny Floty Morskiej we Francji studiuje możliwość budowy i zastosowania specjalnego satelity do nawigacji morskiej. Satelita doświadczalny ERTS-A, który ma wystartować jeszcze w roku bieżącym z terenu USA, będzie zastosowany między innymi do obserwacji istniejących wulkanów oraz terenów wulkanicznych. Na zakończenie krótka informacja z Francji. Słynny eksperyment meteorologiczny „Eole" polegający na wykorzystaniu małych balonów zaopatrzonych w aparaturę pomiarową i współpracujących z satelitami — uwieńczony został sukcesem. Na 479 balonów wypuszczonych w roku ubiegłym, 130 jeszcze funkcjonuje i przypuszczalnie utrzyma się do maja roku bieżącego. Satelity francuskie i amerykańskie umiejscawiały dziennie około 300 balonów, przekazując na Ziemię łącznie około 300 tys. informacji.

PE.



DZIŚ NIE MA LOTÓW

BOGDAN BARTNIKOWSKI

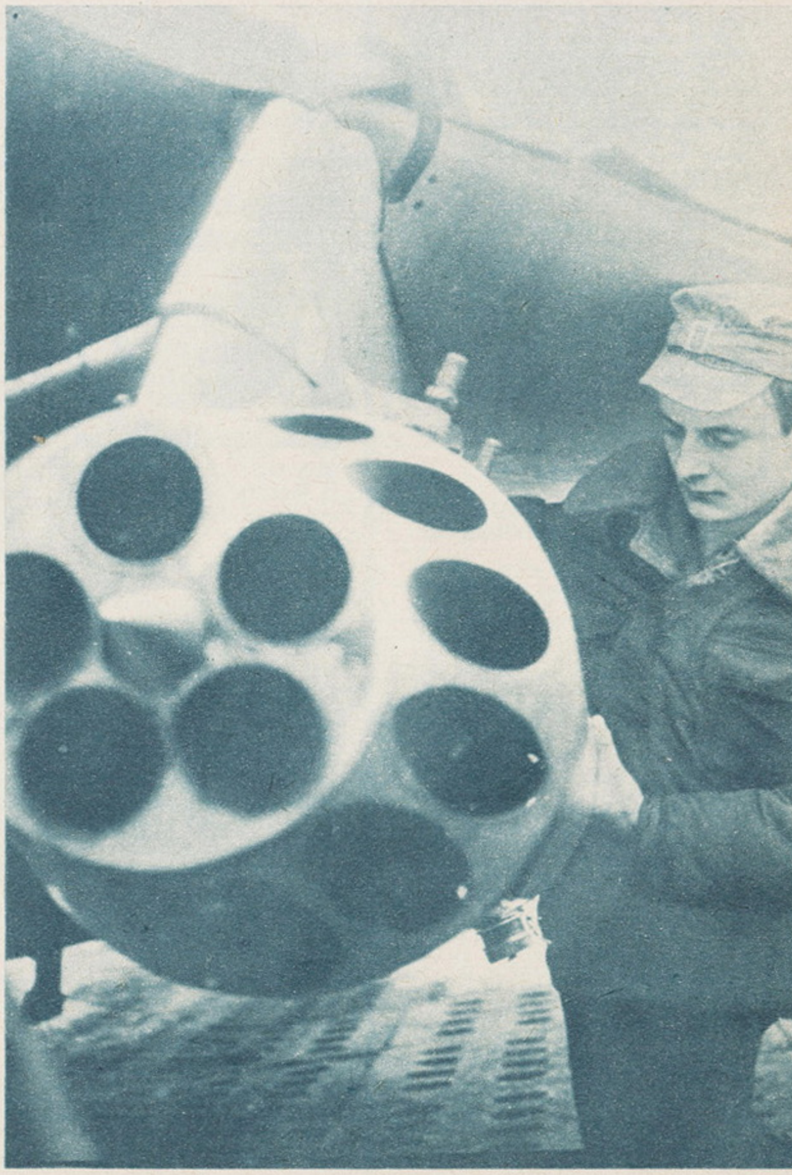
DZIŚ na lotnisku jest cicho. Loty będą jutro lub pojutrze, nie wiadomo kiedy, wszystko zależne jest od pogody. Dziś więc piloci, zamiast wsiąść do kabin samolotów i ruszyć na start, mają przed sobą długie godziny zajęć teoretycznych i różnorodnych treningów. Dziś mechanicy i technicy, zamiast rozpocząć codzienną pracę na stoisku, długo ślęczeć będą nad schematami, nad przekrojami i modelami instalacji i zespołów składających się w jedną, uskrzydloną całość — w samolot.

W jednostce lotniczej, która pielęgnuje tradycje naszych szturmowców tak dobrze znanych hitlerowskim żołnierzom, że aż ochrzcili je „czarną śmiercią", zagadnienia przedlotowej pracy na ziemi są zawsze w centrum zainteresowania dowództwa. Oczywiście, w każdej jednostce lotniczej jest podobnie, ale u nich, lotników wykonujących bardzo wiele powietrznych zadań na korzyść wojsk lądowych, istnieją wieloletnie dobre tradycje szczególnie pieczołowitego przygotowywania się do lotów. I to zarówno w grupie personelu latającego, jak i w grupie personelu technicznego.

PILOCI. Mają na lotach, które odbędą się w najbliższych dniach, wykonać zadanie na korzyść wojsk lądowych. Będą więc przeprowadzać rozpoznanie rejonu działań, stanu umocnień przeciwnika, ruchu jego wojsk, będą rozpoznawać rejony jego koncentracji. Będą szukać wyrzutni rakiet, będą śledzić wszelkie poczynania wymierzone przeciwko własnym wojskom. Będą więc, niezależnie od jednostek lotnictwa rozpoznawczego, prowadzić rozpoznanie pola walki i jego najbliższego, taktycznego zaplecza. Ale rozpoznanie to tylko jedno z zadań, jakie wykonują współcześni szturmowcy. Bo przecież będą oni walczyć. Będą strzelać z dział i rakiet. Będą bombardować. A to zadania poważne. Ilość bomb i amunicji jest ograniczona. Po prostu samolot nie może zabrać większej ilości uzbrojenia niż jest to konstrukcyjnie dopuszczalne. Każda bomba więc, każda rakieta, każda seria pocisków z dział pokładowych liczy się. Powinna trafić w cel. Zniszczyć sprzęt i siłę żywą przeciwnika.

Aby osiągnąć dobre rezultaty w prowadzeniu rozpoznania, w bombardowaniu, strzelaniu, w fotografowaniu obiektów naziemnych, aby bezbłędnie nawigować samolot ku wskazanym celom i — nie mniej ważne — jak najprędzej wrócić do bazy, piloci szturmowi muszą szkolić się na ziemi. Szkolenie zaś, to właśnie różnorodne treningi.

Trening nawigacyjny służy jak najdokładniejszemu prowadzeniu samolotu po nakazanej trasie. Nie mniej ważny jest trening w pilotowaniu według wskazań przyrządów, jako że w naszym klimacie wiele



U góry: Stoisko samolotów. Tu praca trwa prawie bez przerwy. Tego dnia odbywa się kontrola urządzeń ratowniczych (foteli wyrzucanych). Po prawej: Kapral Zygmunt Kowalczyk sprawdza zamek zasobnika.
Zdjęcia S. Iwan (4), B. Bartnikowski (1)

jest dni i nocy, w czasie których niebo pokrywają chmury, a latać przecież trzeba. Trening strzelecki — nie, nie w strzelaniu z pistoletu lecz z broni pokładowej samolotu. Służy do tego specjalne urządzenie, które pozwala potem, w powietrzu, maksymalnie wykorzystać uzbrojenie samolotu. Trening z łączności — bez niej po prostu „nie ma życia" we współczesnym lotnictwie.

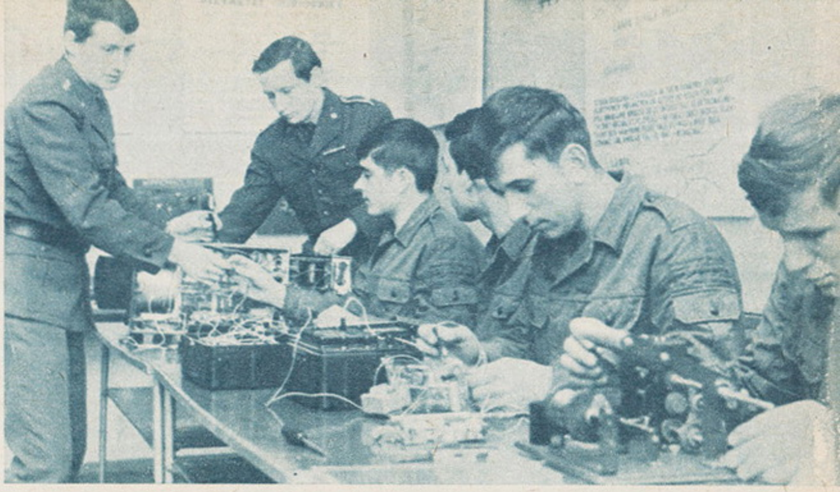
Najgorsze dla pilotów jest to, że czasem, po odbytych treningach, loty... nie odbywają się. Z pogodą nie ma żartów, szczególnie w okresie wiosny i jesieni. I dlatego dowódcy jednostek lotniczych bez najmniejszego żalu aplikują swoim pilotom następne treningi.

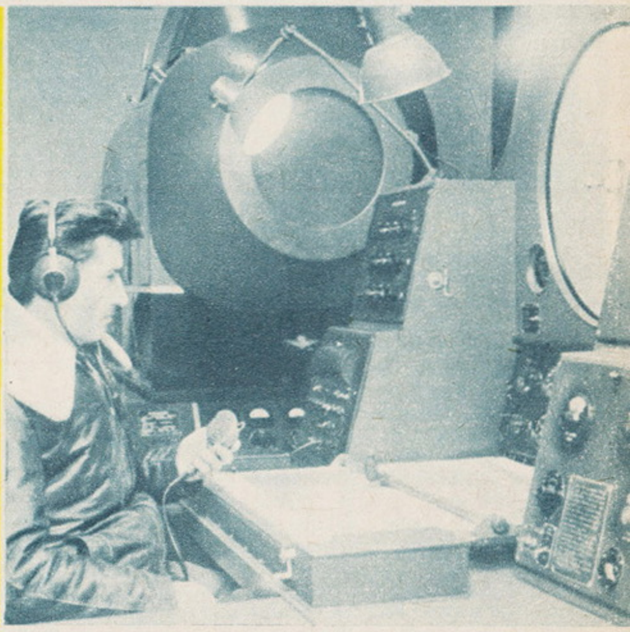
TECHNICY. Nazwa „technicy" posłuży tu jako uogólnione określenie wszystkich żołnierzy służby technicznej, którzy pracują przy obsłudze samolotów oraz przy aparaturze zabezpieczającej wykonywanie lotów — przy radiostacjach i stacjach radionamierzania. Gdy nie ma lotów, gdy sprzęt jest sprawdzony i gotowy do działania, rozpoczynają się dla techników dodatkowe godziny zajęć ze znajomości sprzętu, który obsługują.

Wydawać się może, że żołnierze-technicy mają dość techniki na co dzień, że ani im w głowie myśleć o niej wtedy, gdy nie muszą. Ale przecież technicy, to ludzie zafascynowani wykonywaną pracą. Dowody tego twierdzenia? Choćby takie kółka radiotechniczne, skupiające żołnierzy pełniących zasadniczą służbę wojskową. Członkowie kółka, którym kieruje kpt. Bogdan Kubica, dwa razy w tygodniu uczestniczą w zajęciach podnoszących i rozwijających ich wiedzę teoretyczną i praktyczną. Instruktorami w kółku są: kpt. Jerzy Pieńkos i sierż. Ryszard Kowałkowski, wysokiej klasy specjaliści służby radiotechnicznej. Niejeden mechanik radiowy po powrocie do cywila pozostaje wierny zdobytemu w wojsku zawodowi właśnie dzięki dodatkowej nauce w takich kółkach specjalistycznych.

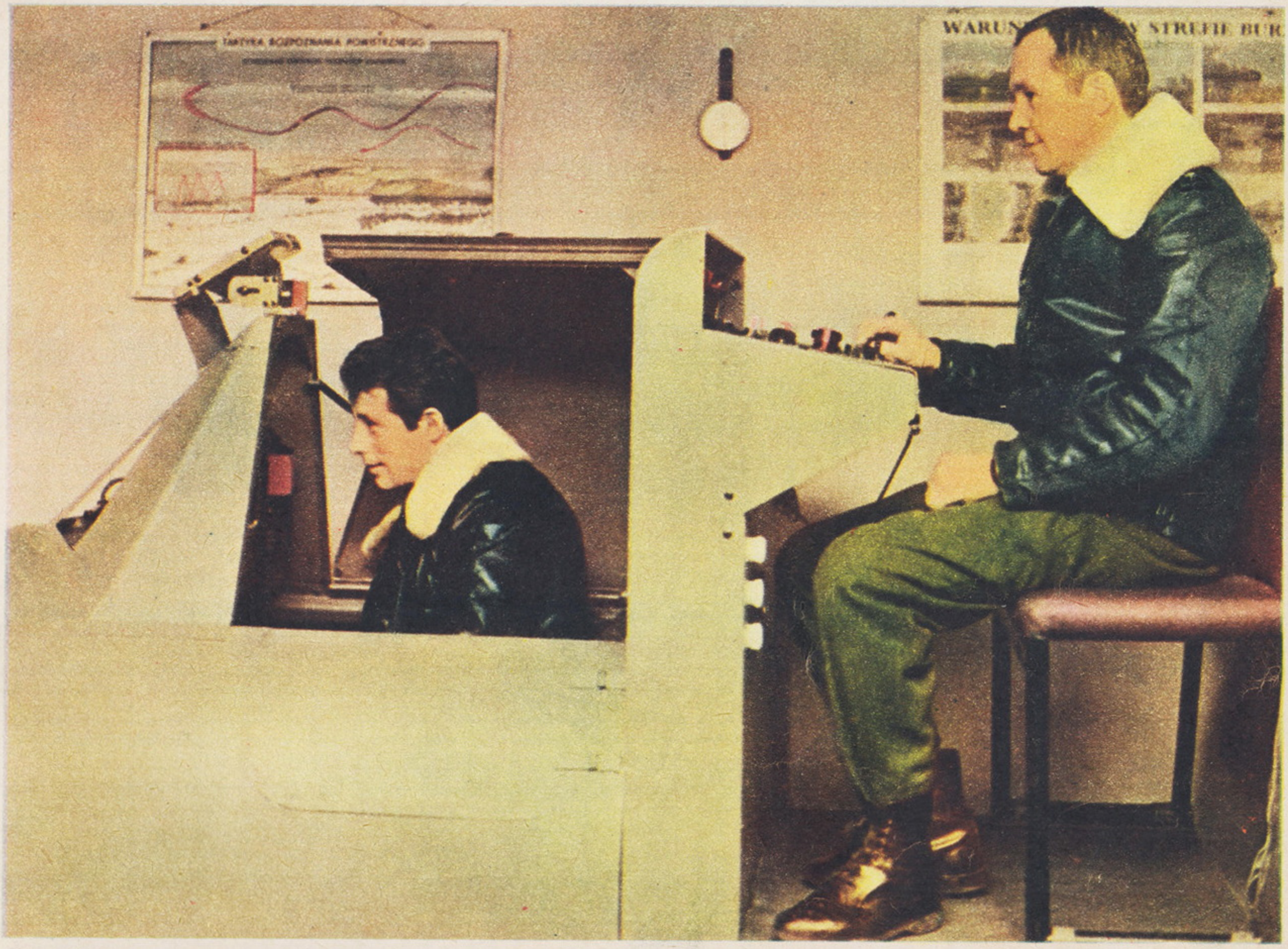
Technicy eksploatacji samolotów, uzbrojenia, osprzętu i innych specjalności również nie czekają na laury. Najlepsze uzbrojenie, najlepszy samolot bez odpowiedniej opieki w krótkim czasie zamieni się w stos złomu. A przecież samolot, produkt o wartości milionów złotych, musi służyć długo, jak najdłużej i jak najskuteczniej. Taka właśnie długa i skuteczna służba samolotu, to powód ciągłej troski całego sztabu najróżniejszych specjalistów lotniczej służby technicznej.

Piloci są na treningach. Technicy pracują na stoisku i w warsztatach. Ale lotnisko nie śpi. Obracają się anteny dyżurnej stacji radionamierzania. Lotnisko, choć dziś nie trwają na nim loty, czuwa. Jest zapasowym dla sąsiadów, którzy latają na poligon. W każdej chwili może przyjąć ich samoloty. I w każdej chwili może z zapasowego stać się lotniskiem, z którego wystartują załogi na wykonanie powietrznych zadań.





Powyżej: Mechanicy urządzeń radiowych pod opieką instruktorów kpt. Jerzego Pieńkosa i sierż. Ryszarda Kowałkowskiego uczą się budowy różnych układów radiowych. Po prawej: Por. pil. Leszek Woźniak kieruje lotem w kabinie treningowej. Poniżej: Strzelać i walczyć w powietrzu można również siedząc na ziemi na specjalnym stanowisku treningowym.



SYLWETKI LOTNIKÓW

ŻOŁNIERZ HISTORYK PUBLICYSTA

NIE jest łatwo pisać o pułkowniku Adamie Kurowskim. W roku bieżącym człowiek ten bowiem ma okazję obchodzić aż 50-lecie swej działalności w polskim lotnictwie. Osiem lat temu wprawdzie przeszedł z czynnej służby na emeryturę, głównie ze względu na nie dopisujące w pełni zdrowie, ale — będąc już w stanie spoczynku — nadal z całą energią pracuje dla lotnictwa, spisując jego dzieje. Piękna to, pożyteczna działalność.

Ma obecnie 75 lat. Całe jego życie — to walka i praca. Uczeń gimnazjum kijowskiego, student tamtejszej politechniki, oficer Wojska Polskiego od 1919 roku — najpierw artylerzysta, potem w lotnictwie, od 1922 roku, kiedy wstąpił do Oficerskiej Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu. Osiem lat, po ukończeniu szkoły, służy w 2 pułku lotniczym w Krakowie. Dowódca eskadry, potem dywizjonu. Absolwent Wyższej Szkoły Wojennej w Warszawie, pracował w wydziale studiów Dowództwa Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych. Wykładowca, a potem szef katedry lotnictwa w Wyższej Szkole Wojennej, następnie zastępca komendanta i dyrektor nauk Wyższej Szkoły Lotniczej przy Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie. Na początku roku 1939 jest podpułkownikiem.

W marcu 1939 roku został powołany do sztabu armii „Poznań" jako tzw. oficer odcinkowy. Wypełniał zadania, mające związek z przewidywanymi działaniami lotnictwa armii i przygotowaniem lotnisk polowych. Gdy sztab dowódcy lotnictwa armii był w pełni sformowany, został jego szefem.

Wybuch wojny. Podpułkownik Kurowski przebywa bez przerwy na lotniskach armii, kierując działaniami bojowymi lotnictwa, koordynując współpracę jednostek lotniczych z naziemnymi.

— 16 września — mówi płk Kurowski — silnie na nas natarły pancerne oddziały Niemców. Odesłaliśmy nieliczne samoloty z kotła pod Kutnem. Różne były losy tych pilotów; dwóch — doleciało do Rumunii. Wraz z brygadą gen. Abrahama — w nieustannym kontakcie ogniowym szliśmy na wschód przez Puszczę Kampinoską. Pod Palmirami dostałem się pod silny ostrzał artyleryjski. Ciężka rana nogi. Szpital w Modlinie, amputacja w najstraszniejszych warunkach, jakie można sobie wyobrazić. Czy pan wie, że TO BOLI wciąż, bez przerwy niemal? Muszę jeszcze dziś brać specjalne zastrzyki przeciwbólowe.

Podpułkownik Kurowski, choć inwalida, z całą energią przystępuje w r. 1940 do pracy w podziemnej organizacji wojskowej. Jako szef sztabu komórki lotniczej Armii Krajowej, „wyławia" lotników z konspiracyjnych jednostek nielotniczych, formując ich w wydzielone jednostki, z zadaniem błyskawicznego i fachowego uchwycenia w ręce niemieckich lotnisk. Rozpracowuje, w lokalu w okolicach ulicy Ogrodowej w Warszawie, meldunki akowskiego wywiadu z zakresu lotnictwa, przekładając je na język sztabowy, kierując fachowym wykreślaniem nadsyłanych szkiców i utrwalaniem ich na mikrofilmie. Współpracuje w słynnej operacji przerzutowej, oznaczonej kryptonimem „Most". Funkcje swe pełni, bez przerwy — aż do końca Powstania Warszawskiego.

Po wojnie Adam Kurowski jakiś czas przebywał na Śląsku, a w roku 1950 wrócił do Warszawy. Wówczas to otworzyła się nowa karta jego życia: praca publicysty z zakresu historii lotnictwa.

Najpierw osiem lat był redaktorem w Instytucie Wydawniczym „Nasza Księgarnia". Przetłumaczył

tam kilka książek z rosyjskiego na język polski. A potem przeszedł do dowództwa Wojsk Lotniczych, również jako redaktor wydawnictw książkowych. Pracował tam do roku 1964, do czasu przejścia w stan spoczynku.

Jeszcze podczas pełnienia swych funkcji w dowództwie zaczął pisać artykuły na tematy polskiego lotnictwa, w czasopismach fachowych i ogólnych, a następnie — książki. W roku 1962 ukazała się jego pierwsza książka: „Lotnictwo polskie w 1939 roku", nakładem wydawnictwa MON.

Adam Kurowski tak mówi o swej pracy:

— Do napisania tego skłoniło mnie głębokie przeświadczenie, że lotnicy polscy w 1939 roku spełnili dobrze swój trudny żołnierski obowiązek, mimo słabości lotnictwa, braku nowoczesnego sprzętu i zdecydowanej przewagi wroga.

Znam ludzi, dla których ten fragment historii lotnictwa stał się po prostu garstką popiołu. Ot, zwyczajnie, nie ma o czym mówić, niczego nie mieliśmy, było źle i szkoda to wskrzeszać z zapomnienia. Nie zgadzam się z tym.

To — autor. A odbiorcy jego książki? Co o niej myślą, jak ją oceniają?

Jest to niewątpliwie wartościowa dokumentalna książka. Bardzo obiektywna, mająca duże walory wychowawcze, przepojona patriotyzmem, umiłowaniem Ojczyzny. Śmiało można się podpisać pod słowami, jakie o tej pracy wypowiedział jeden z wielu dawnych towarzyszy broni autora: „Za tę książkę, której intencje są wielkie i szlachetne, pozostali przy życiu polscy lotnicy z lat wojny są szczerze wdzięczni, zaś młode pokolenia Polaków będą czerpały z niej siły, potrzebne do służenia Tej, co „nie zginęła, póki my żyjemy".

Czy może być piękniejsza ocena?

I jeszcze jeden głos: ze Związku Radzieckiego. Powracając z wizyty w ZSRR, generał Okęcki przekazał Adamowi Kurowskiemu serdeczne pozdrowienia i gratulacje od lotników radzieckich oraz wielce wymowną wiadomość: „Lotnictwo polskie w 1939 roku" traktowane jest w radzieckiej akademii wojskowej im. Frunzego na prawach podręcznika.

W roku 1965 pisze nową książkę: „Kraksy i wzloty". Wydaje ją również w MON. Wspomnienia te, zamykające się w okresie lat 1922—1939, stają się bestsellerem.

Rzecz charakterystyczna, godna uwagi: Adam Kurowski unika tonu nieznośnej sprawozdawczości, jaką często spotyka się w pamiętnikach, jego styl nie ma nic wspólnego z chłodną, sztabową (choć sam jest sztabowcem!), suchą relacją, co poczytywane jest niekiedy za probierz wartości literatury wspomnieniowej.

Miła niespodzianka: autor pisze bezpośrednio, stylem lekkim, gęsto okraszonym anegdotą, co powoduje, że jego wspomnienia odbiera się łatwo, bez znużenia, jak pierwszej jakości lekturę powieściową.

No, i w roku 1967, nakładem „Naszej Księgarni", wyszła trzecia z kolei książka: „Bijcie się z nami, Messerschmitty!".

Krótko, w stylu telegraficznym: godna polecenia pozycja. Trzy kolejne wydania rozeszły się błyskawicznie.

Myślę, że mi pułkownik Kurowski wybaczy niedyskrecję: nie mogę się powstrzymać, aby nie podać do wiadomości, że w końcowym stadium opracowania znajduje się praca zbiorowa „Lotnictwo polskie 1918—1939", pod redakcją płka dra Izydora Kolińskiego. Adam Kurowski jest autorem sześciu (na ogólną liczbę dziewięciu) rozdziałów książki. Pięć jego rozdziałów jest już gotowych, przepisanych na maszynie, szósty — na ukończeniu. Pięć gotowych rozdziałów — widziałem na własne oczy, częściowo czytałem. Są ciekawe, zawierają duże bogactwo materiału.

Autorami pozostałych rozdziałów są: mgr inż. Ryszard Bartel, inż. Tadeusz Królikiewicz i płk mgr Jan Chojnacki.

Paca ta ma charakter źródłowy, dokumentalny. Jest realna szansa, że książka, zainicjowana w roku 1966, ukaże się w druku już niedługo.

W Klubie Seniorów Lotnictwa płk Adam Kurowski jest członkiem komisji historycznej. Jest również aktywnym działaczem Związku Inwalidów Wojennych i ZBoWiD. Położył tam duże zasługi w pracy jako przewodniczący komisji odznaczeń bojowych dla lotników z 1939 roku.

Mimo ciężkiego inwalidztwa, płk Kurowski, wciąż, od wielu powojennych lat wykonuje pracę, którą można by obdzielić kilku ludzi. Dał z siebie dużo. Nie załamało go nic na jego drodze, najcięższe chwile i największy ból, ten szarpiący, fizyczny, niszczący. O swej pracy mówi, że to wciąż jego żołnierski obowiązek. Że spłaca dług wobec poległych, którzy nie mieli szczęścia dożyć dzisiejszej Polski. Że musi wiele, wiele jeszcze powiedzieć naszej młodzieży.

A propos młodzieży.

Wspominając swe młode lata, płk Kurowski podkreśla wielką wagę sportu lotniczego dla obywatelskiego wychowania młodzieży i przyciągnięcia jej do lotnictwa w ogóle. Jego zdaniem — wciąż potrzebne nam są, choć to doba odrzutowców i rakiet, dobrze zorganizowane, na wysokim poziomie zawody. W zawodach tych, a ma on na myśli sport samolotowy, musimy mieć sukcesy. To będzie czynnikiem dopingującym młodzież.

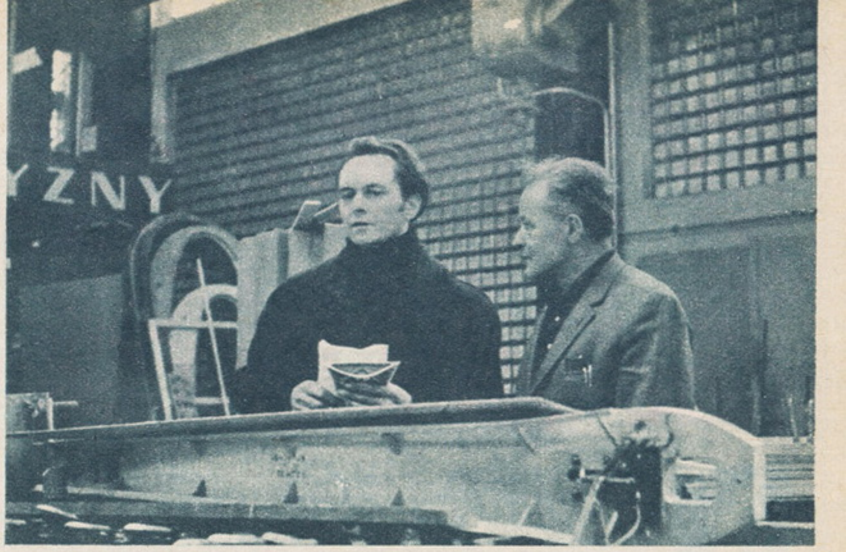
Adam Kurowski ma wysokie odznaczenia: Srebrny Krzyż Virtuti Militari, Złoty Krzyż Zasługi (jeszcze z roku 1938), dwukrotnie Krzyż Walecznych oraz brązowy medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Na emeryturę przeszedł w stopniu pułkownika.

Z głębokim szacunkiem ściskam na pożegnanie dłoń pułkownika. Siwy, uśmiechnięty, niezwykle sympatyczny pan potrafi zaimponować umiłowaniem sprawy, która i nam wszystkim jest przecież tak bardzo bliska: polskiego lotnictwa.

JERZY ZARĘBSKI

„FLIEGER REVUE", dawniej „Aero Sport", jest miesięcznikiem o tematyce lotniczej i astronautycznej ukazującym się w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Pismo jest organem Centralnego Zarządu Stowarzyszenia Sportu i Techniki (Gesellschaft für Sport und Technik). Redakcja mieści się w Berlinie, przy Storkower Strasse 158.

„Flieger Revue" na swych pięćdziesięciu stronach druku (razem z okładką) podobnie jak „Skrzydlata Polska" zawiera treści dotyczące wyłącznie lotnictwa i astronautyki, w tym artykuły problemowe i szkoleniowe, z historii, techniki, transportu, sportu, podboju Kosmosu itp. Stałymi pozycjami w numerze są opisy, zdjęcia i plany konstrukcji lotniczych. W każdym numerze czytelnik znajduje czterostronicową wkładkę redagowaną przez Aeroklub NRD, która zawiera przede wszystkim wyniki zawodów, biuletyny sportowe, regulaminy imprez, materiały metodyczno-szkoleniowe. Kolorowa, lakierowana okładka i taka sama strona ostatnia zamykają interesującą całość.



Obok: Redaktor Otto Reich (z lewej z Flieger Revue podczas zwiedzania Zakładów Szybowcowych „Delta" w Bielsku-Białej. Jego przewodnikiem jest mgr inż. Roman Zatwarnicki (na zdjęciu z prawej). Poniżej z lewej: Strona tytułowa pisma lotniczego NRD, „Flieger Revue", którego przedstawiciel był gościem „Skrzydlatej Polski". Zdjęcie: H. Kucharski

PRZYJACIELSKA WIZYTA

Z „Flieger Revue" znamy się dobrze od wielu już lat. Przedstawiciele obu redakcji niejednokrotnie spotykali się na zawodach i imprezach lotniczych, organizowanych w Polsce, NRD i innych krajach. Były to zawsze przyjacielskie, chociaż często przypadkowe i przelotne spotkania, które z natury rzeczy nie sprzyjały dokładnemu omówieniu wielu interesujących nas nawzajem spraw i nawiązaniu stałej współpracy.

Obecnie wszystko jednak wskazuje na to, że współpraca ta nie tylko zacieśni się, ale również nabierze nowych, konkretnych treści.

Otóż w lutym br., w ramach międzyredakcyjnej wymiany dziennikarzy, redakcja nasza gościła redaktora Otto Reicha z „Flieger Revue". W czasie wielu wspólnie spędzonych godzin w redakcji i poza redakcją, z całą serdecznością zapoznawaliśmy Otto Reicha z organizacją naszej pracy i systemem zdobywania informacji, odpowiadaliśmy na jego pytania, informowaliśmy go o działalności i osiągnięciach lotnictwa w Polsce. Otto Reicha interesowało wiele spraw jako przedstawiciela „Flieger Revue", szczególnie jednak transport lotniczy, bowiem właśnie za tę tematykę odpowiedzialny jest on w swoim piśmie.

Dzięki uprzejmości poszczególnych instytucji lotniczych, nasz gość w czasie swego pobytu w Polsce odwiedził Polskie Linie Lotnicze LOT, a także Aeroklub Warszawski, Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie oraz Zakłady Szybowcowe „Delta" w Bielsku Białej i miejscowy Aeroklub Bielsko-Bialski. Wiele czasu i kondycji poświęcił także zwiedzaniu naszej Stolicy, o której pięknie wyraził wiele słów zachwytu.

Pasją Otto Reicha jest grafika. W każdym numerze „Flieger Revue", na ostatniej, kolorowej stronie, podziwiać można precyzyjne sylwetki samolotów z oryginalnym malowaniem. Ich autorem jest właśnie Otto Reich. Jeden z takich oryginalnych rysunków, przedstawiający polski samolot P-11C, nasz gość ofiarował na pamiątkę „Skrzydlatej". Jego artystycznym ideałem jest przy tym nasz znakomity Janusz Grabiański. Tym większa była radość naszego gościa z NRD, że mógł poznać osobiście i nawiązać bliższy kontakt z szeroko znanym autorem, między innymi pięknych lotniczych ilustracji, reprodukowanych wielokrotnie w „Skrzydlatej Polsce".

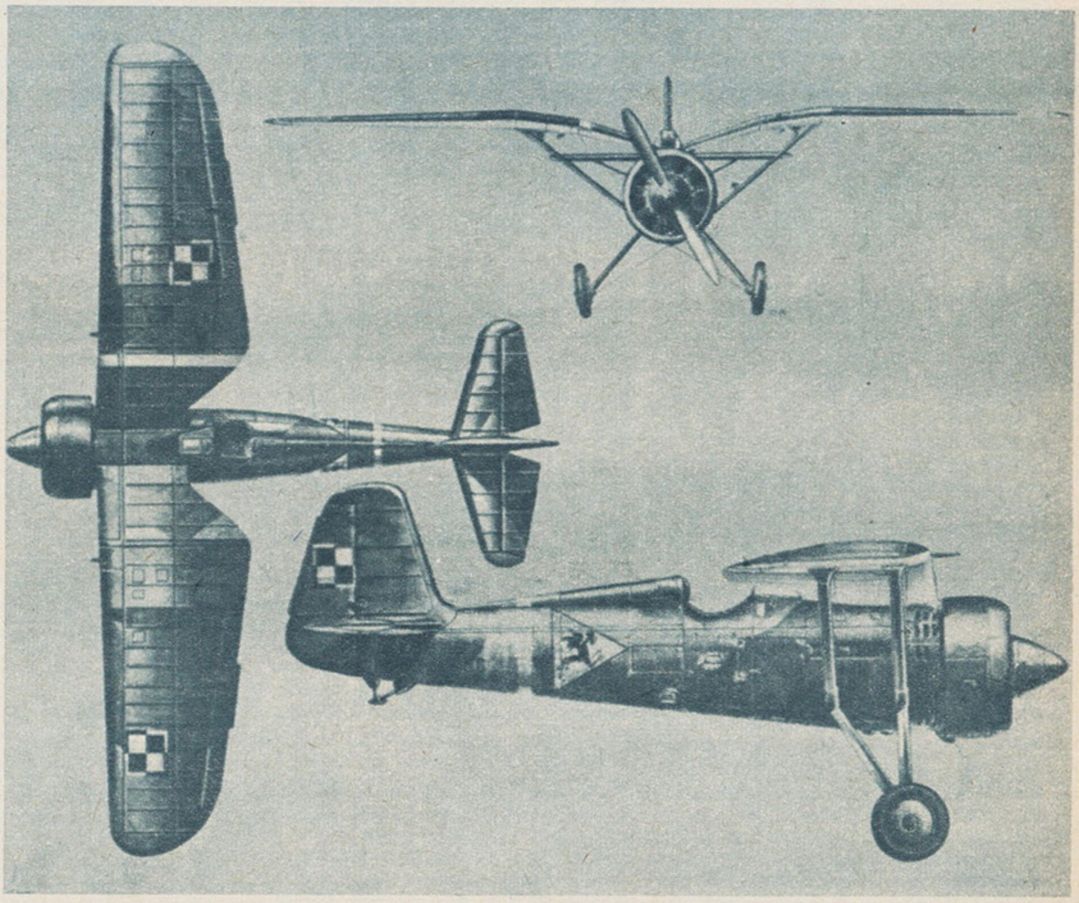
Gościliśmy Otto Reicha, dziennikarza z bratniej redakcji „Flieger Revue", jako przyjaciela. Nie tylko w naszej redakcji, ale wszędzie tam gdzie składał wizyty, okazywano mu wiele życzliwości, służono informacjami, pokazywano dorobek, odpowiadano chętnie na pytania.

— Bardzo się cieszę z wizyty w „Skrzydlatej Polsce" i w ogóle w Polsce, w tym w Warszawie. Jej program dzięki gospodarzom był wyjątkowo szeroki, urozmaicony, niezwykle intensywny i przede wszystkim bardzo pożyteczny oraz pouczający dla mnie, nie tylko jako dziennikarza. Dzięki doskonałej organizacji mojego pobytu zobaczyłem bardzo wiele, o wiele więcej niż mogłem oczekiwać — powiedział Otto Reich.

Cieszymy się, że nasz gość z bratniego czasopisma „Flieger Revue" wyjeżdżał z Warszawy zadowolony.

Przy okazji serdecznie dziękujemy wszystkim osobom, instytucjom i zakładom, które przyczyniły się do uświetnienia pobytu w Polsce naszego gościa, redaktora Otto Reicha.

H. KUCHARSKI

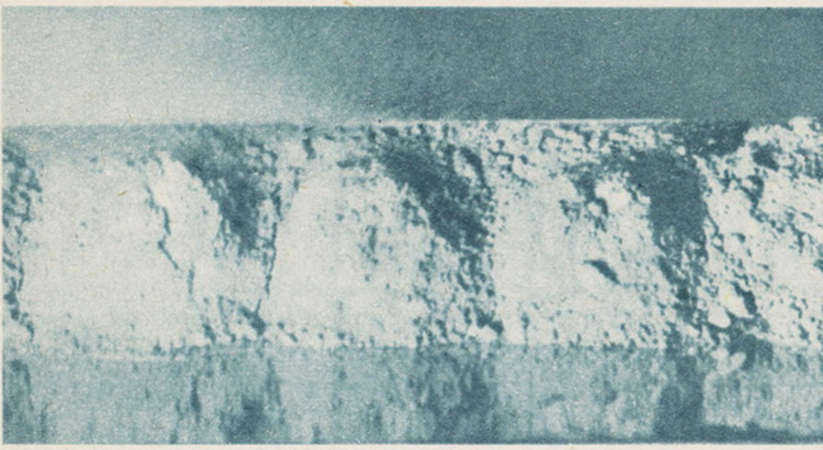


Reprodukcja kolorowego, duże go rysunku polskiego samolotu myśliwskiego P-11c, wykonanego przez Otto Reicha i ofiarowa nego „Skrzydlatej Polsce".

ŁUNA-

NAJTRUDNIEJSZYM, a jednocześnie najważniejszym dotychczas przedsięwzięciem w dziedzinie selenonautyki bezzałogowej jest wysyłanie na Księżyc automatycznych aparatów kosmicznych, miękko na nim lądujących, pobierających próbki gruntu, startujących z Księżyca i wreszcie lądujących z tymi próbkami na Ziemi.

Pierwszy taki aparat, o nazwie „Łuna-16" (Księżyc-16), wysłali uczeni radzieccy we wrześniu 1970 r. Aparat ten dostarczył na Ziemię próbkę gruntu z księżycowego Morza Żyzności. Obecnie to niezwykle trudne przedsięwzięcie zostało powtórzone przez aparat kosmiczny „Łuna-20", przy czym po raz pierwszy w dziejach badań Księżyca udało się uzyskać próbkę gruntu z terenu lądowego, gdyż „Łuna-20" wylądowała na Księżycu w terenie górzystym położonym między Morzem Żyzności i Morzem Przesileń.



Start aparatu z Ziemi nastąpił 14 lutego 1972 r. Najpierw, jak to jest regułą, aparat został wprowadzony w bliskoziemski ruch satelitarny, po czym uruchomiono jego silnik rakietowy, co spowodowało właściwy odlot ku Księżycowi. Jak już wielokrotnie wyjaśniałem, ten sposób odlotu od Ziemi, po raz pierwszy zastosowany przez uczonych radzieckich w lutym 1961 r., umożliwia precyzyjniejsze osiągnięcie wymaganych parametrów ruchu niż odlot bezpośredni. Masa startowa aparatu miała prawdopodobnie wartość ok. 6 500 kg. Taką bowiem masę miała „Łuna-16", a w przypadku „Łuny-20" posłużono się analogicznymi seryjnymi urządzeniami. Jest to masa znacznie większa, niż masa amerykańskich automatycznych aparatów kosmicznych wysyłanych ku Księżycowi.

18 lutego, po 105 godzinach lotu, „Łuna-20" znalazła się koło Księżyca. Podkreślić tu należy, że dla kilku ostatnich radzieckich eksperymentów selenonautycznych charakterystyczny jest właśnie długi czas lotu aparatu od Ziemi w sąsiedztwo Księżyca — bliski maksymalnie możliwego. Oznacza to, że aparat jest wysyłany z Ziemi z prędkością niewiele przekraczającą prędkość minimalną. Jest to oczywiście korzystne ze względów energetycznych, ale z drugiej strony wymaga o wiele precyzyjniejszej nawigacji. Tym razem wystarczyła tylko jedna pośrednia korektura prędkości i kierunku lotu w dniu 15 lutego.

Aparat minął Księżyc po stronie zachodniej i wleciał poza jego glob na wysokości rzędu 100 km. Wówczas uruchomiono silnik rakietowy, aby zmniejszyć prędkość lotu o ok. 850 m/s. W wyniku tego hamowania aparat stał się sztucznym księżycem Księżyca. Podkreślić przy tym należy, że hamujące działanie silnika rakietowego było tak precyzyjne, iż uzyskana została prawie dokładnie kołowa orbita odległa od powierzchni Księżyca o 100 km. Była ona nachylona do płaszczyzny równika Księżyca o 65 st., co dawało możność lądowania na powierzchni naszego satelity w dowolnym punkcie między równoleżnikami 65 st. szerokości selenograficznej północnej i południowej. Jedno okrążenie „Łuny-20" wokół Księżyca trwało 1 godzinę i 58 minut, a prędkość lotu miała wartość ok. 1,6 km s.

19 lutego, w odpowiednim miejscu orbity, zmniejszono prędkość lotu aparatu o ok. 20 m/s, w wyniku czego orbita przekształciła się z kołowej w eliptyczną. Aposelenium tej orbity eliptycznej znalazło się na wysokości 100 km, ale periselenium na wysokości 21 km, w planowanym rejonie lądowania.

21 lutego, o godzinie 20 minut 13, został uruchomiony na 267 s rakietowy silnik hamujący aparatu, w wyniku czego „Łuna-20" zaczęła spadać ku powierzchni Księżyca. Na wysokości 750 m rakietowy silnik hamujący aparatu uruchomiono ponownie, przy czym tym razem działał on z regulowaną siłą ciągu. Na wysokości 20 m główny silnik został ostatecznie wyłączony, a delikatne osadzenie aparatu na powierzchni Księżyca osiągnięto posługując się po-

-20

mocniczymi rakietowymi silnikami hamującymi. „Łuna-20“ wylądowała na Księżycu o godzinie 20 minut 19, w miejscu o współrzędnych selenograficznych: 8°32‘N i 56°33‘E.

Głównym zadaniem aparatu było pobranie próbki Księżyca. Ponieważ aparat miał wylądować na terenie lądowym, więc liczono się, że natrafi pod cienką warstwą ziarnistego regolitu na twarde podłoże skalne, toteż został on wyposażony w urządzenie wiertnicze nowego typu, zdolne do pobierania próbek nawet twardych skał. I rzeczywiście, wiertło „Łuny-20“ już po 15 cm przebiło się przez warstwę regolitu i wgryzło w podłoże skalne, pobierając jego próbkę. Próbka ta ma bezcenną wartość dla selenologów. Uważa się bowiem, że lądy Księżyca utworzone są ze skał anortozytowych różniących się budową od skał bazaltowych, z których są utworzone morza księżycowe. Dodać przy tym należy, że lądy księżycowe są starsze od mórz o ok. miliard lat. Po raz pierwszy pogląd ten będziemy mogli sprawdzić w sposób bezpośredni. Badanie pierwszej próbki gruntu z terenów lądowych bardzo rozszerzy więc wiedzę o Księżycu, który ciągle jeszcze jest dla nas ciałem bardzo tajemniczym.

Podkreślić przy tym należy, że pobieranie próbki było kontrolowane przez kamerę obserwacyjną, która przekazywała na Ziemię obraz operacji. Umożliwiło to wybranie (w pewnych granicach) miejsca pobrania próbki, co oczywiście niezwykle zwiększyło jej wartość naukową. Nie trzeba przy tym dodawać, że w przyszłości właśnie takie postępowanie i posługiwanie się zdalnie sterowanymi z Ziemi manipulatorami stanowić będzie regułę. Stosować się przy tym będzie kamery telewizyjne pracujące w kolorze. W ten sposób pobieranie próbek gruntu Księżyca przez urządzenia automatyczne w istocie rzeczy nie będzie się różnić od pobierania ich przez selenonautów (!).

Pobrana próbka gruntu została umieszczona w hermetycznym zasobniku powrotnym. 22 lutego, o godzinie 23 minut 58, część powrotna aparatu wystartowała z Księżyca do lotu na Ziemię. W czasie wzlotu z Księżyca nadano jej prędkość przewyższającą minimalnie potrzebną, aby ułatwić trafienie w planowany rejon powierzchni Ziemi. Odlot z Księżyca odbył się przy tym po trajektorii bezpośredniej. Jeśli więc lądowanie na Księżycu odbywało się w sposób niemal identyczny z tym, w jaki lądują na Księżycu załogowe statki kosmiczne LM (z tą różnicą, że są one sterowane przez ludzi, a „Łuna-20“ sama się sterowała), to odlot ku Ziemi odbył się po innej trajektorii niż w przypadku statków „Apollo-LM“.

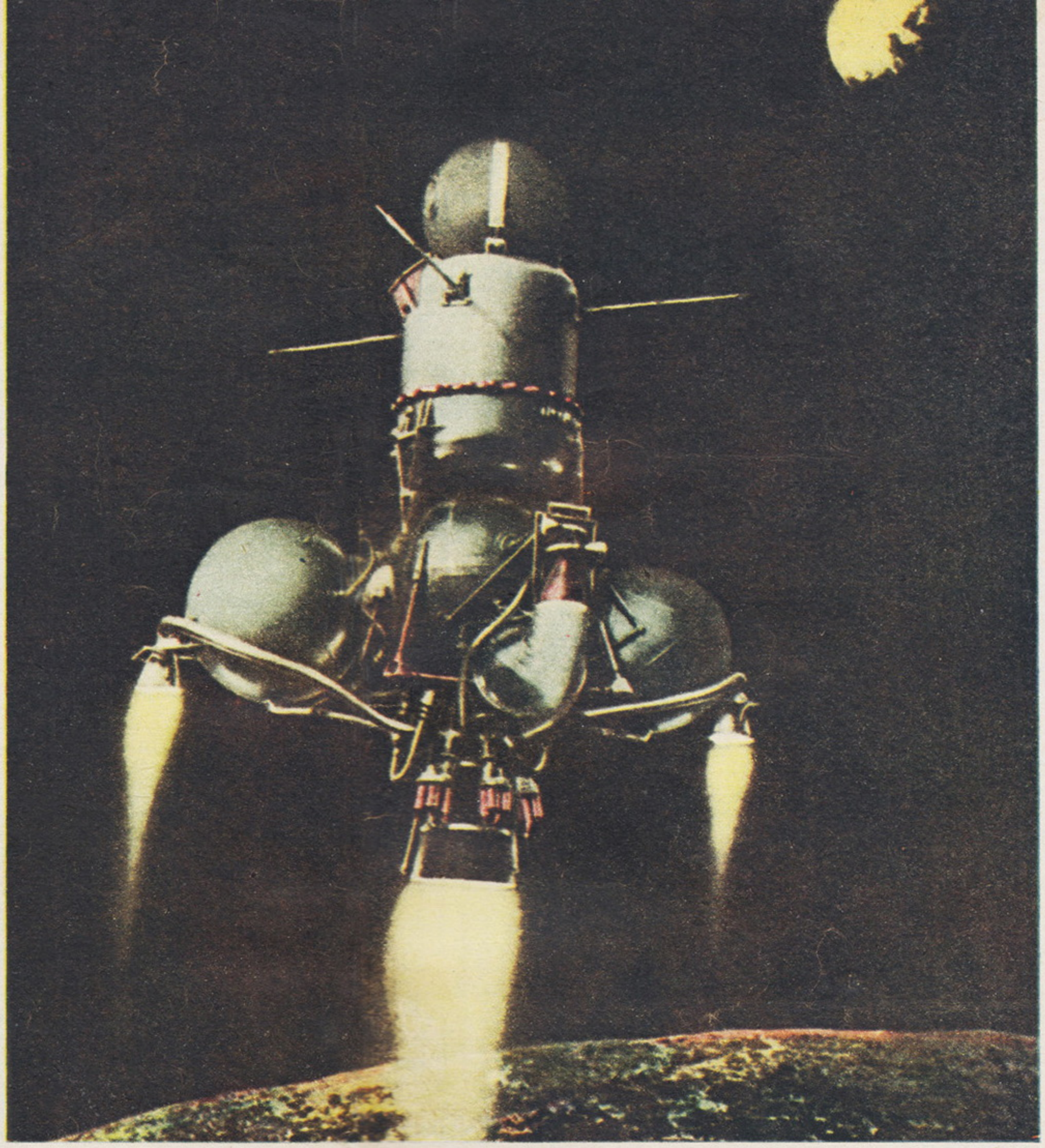
Już 25 lutego wieczorem część powrotna „Łuny-20“ znalazła się w pobliżu Ziemi i wówczas odłączył się od niej kulisty zasobnik. Po wlocie do atmosfery ziemskiej został on zahamowany przez opór aerodynamiczny, po czym rozwinęły się jego spadochrony. W ostatniej fazie lądowania wystąpiły jednak niespodziewane trudności. Otóż w rejonie miasta Dżezkazgan w Kazachstanie, gdzie opadał na Ziemię zasobnik (i gdzie nawiasem mówiąc wylądował także zasobnik „Łuny-16“) panowała gwałtowna zamieć śnieżna. Zdecydowano się więc odczepić od zasobnika spadochrony, w związku z czym spadł on na Ziemię z dość dużą prędkością o godzinie 20 minut 12. Kłopoty sprawiło także odnalezienie zasobnika, ale ekipa poszukiwawcza nie bacząc na trudne warunki terenowe i meteorologiczne z pełnym poświęceniem przystąpiła do poszukiwań i śmigłowiec Mi-8 odnalazł zasobnik nadspodziewanie szybko. Tym samym eksperyment zakończył się pełnym sukcesem, a jak już wyjaśniłem (i jak się można zorientować z krótkiego nawet opisu jego przebiegu) jest to w ogóle najtrudniejsze z bezzałogowych przedsięwzięć selenonautycznych. Dwukrotne pomyślne jego zrealizowanie wystawia więc wymowne świadectwo niezwykłej precyzji radzieckich automatycznych aparatów kosmicznych i świadczy o pełnym opanowaniu przez specjalistów tego kraju techniczno-nawigacyjnej strony lotów z Ziemi na Księżyc i z powrotem.

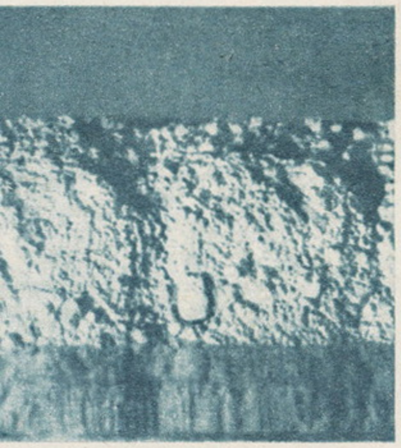
Podkreślić należy, że lot urządzenia automatycznego jest kilkadziesiąt razy tańszy niż wyprawa załogowa, więc za cenę wypraw załogowych można by wysłać na Księżyc kilkaset aparatów automatycznych typu „Łuna-16“ i „Łuna-20“ i tym samym uzyskać próbki gruntu Księżyca z kilkuset miejsc jego powierzchni. W ostatecznym rachunku mogłoby to się okazać cenniejsze pod względem naukowym.

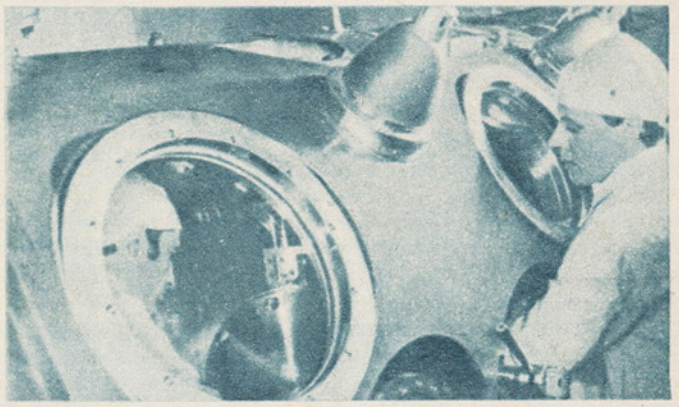
Nie trzeba przy tym dodawać, że ze względu na mały koszt i brak ryzyka tylko urządzenia automatyczne nadają się do prowadzenia szeroko zakrojonych i systematycznych badań, co właśnie ma zasadnicze znaczenie dla selenologii.

Obecnie uważa się, że po rewelacyjnych sukcesach z „Łuną-16“, „Łuną-17“/„Łunochodem-1“, „Łuną-20“ uczeni radzieccy pokuszą się o wysłanie na Księżyc „Łunochoda“, który będzie zbierał w czasie swej jazdy po powierzchni Księżyca próbki jego gruntu, a następnie wystartuje do lotu powrotnego na Ziemię

Dr inż. ANDRZEJ MARKS



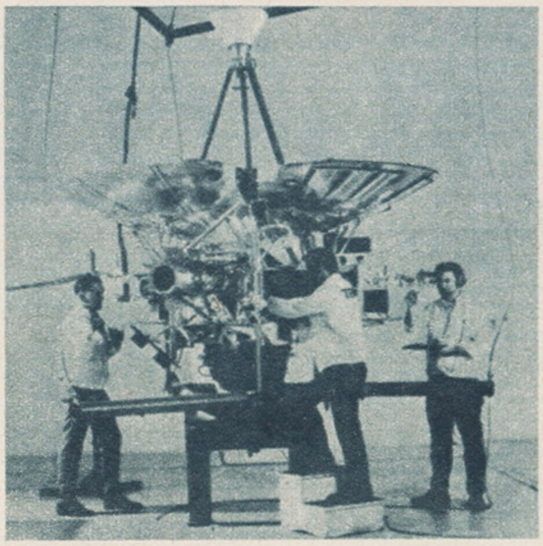




Wyżej z prawej: Odlot ku Ziemi. Niżej: Zasobnik powrotny „Łuny-20“ po wylądowaniu. Wyżej z lewej: Grunt księżycowy dostarczony przez „Łunę-20“.

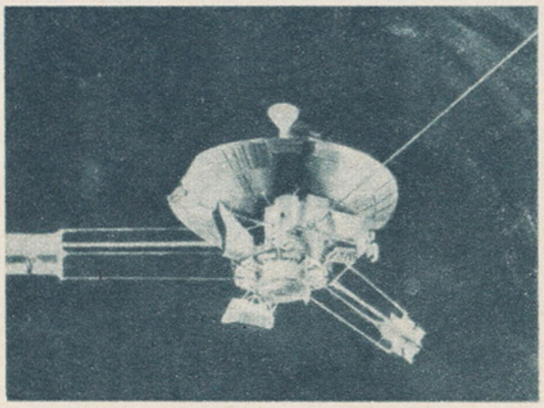
Poniżej: „Łuna-20“ na Księżycu. Od lewej widoczna jest: antena systemu lądowania, urządzenie wiertnicze (po zakończeniu wiercenia) oraz miejsce wiercenia (w białym kwadracie). Podczas zdjęcia wysokość Słońca nad miejscowym horyzontem księżycowym wynosiła 60°. Stąd krótkie cienie. Powyżej z prawej: Przygotowanie komory do przyjęcia próbki gruntu księżycowego, dostarczonej przez „Łunę-20“.

„Pioneer" wystartował



NA zdjęciu powyżej przedstawiamy próbnik międzyplanetarny „Pioneer-F", który wyruszył w daleką, dwuletnią podróż w rejon planety Jowisz. Zdjęcie wykonano w ośrodku badawczym, gdzie próbnik przechodził badania na wibratorze. Masa próbnika wynosi 250 kg. Charakterystyczną cechą konstrukcji próbnika jest składana paraboliczna antena o średnicy 3,3 m. Na dwóch wysięgnikach zabudowano cztery generatory izotopowe, które zaopatrywać będą całą aparaturę pokładową w energię elektryczną (łączna moc 120 W). Na pokładzie próbnika umieszczono jedenaście przyrządów naukowo-badawczych o łącznej masie 27 kg. Do najważniejszych pomiarów należeć będą: pomiary tak zwanego wiatru słonecznego, pomiary pola magnetycznego i pomiary meteoroidów, których obecność spodziewana jest w pobliżu Marsa i Jowisza.

Identyczny próbnik typu „Pioneer-G" ma być wyrzucony w stronę Jowisza w kwietniu roku 1973. W przypadku, jeśli zawiedzie aparatura próbnika pierwszego, możliwe jest powtórzenie eksperymentu lub też skorygowanie czy uzupełnienie otrzymanych danych.



FRANCUZ O POLSCE

W marcowym numerze czasopisma francuskiego „Aviation Magazine" ukazał się obszerny, wydrukowany na dziesięciu stronach pisma reportaż o Polsce i polskim lotnictwie transportowym. Autorem reportażu jest redaktor Jean Grampaix, współpracownik wspomnianego czasopisma, który gościł niedawno w Polsce. Artykuł nosi tytuł „Powietrzna turystyka w Polsce — z Lotem i Orbisem". Ilustrowany został bardzo dobrymi fotografiami, czarno-białymi i kolorowymi. Artykuł omawia nie tylko sprawy naszej komunikacji lotniczej, ale zajmuje się walorami turystycznymi Polski. Autor, którego zaliczyć możemy do przyjaciół naszego kraju, reportaż swój napisał z wielkim entuzjazmem i zachwytem. Podziwiał Operę warszawską, zwiedził Gdańsk i Katowice, był w stolicy naszego szybownictwa w Bielsku, gdzie podziwiał zapał naszych inżynierów i talent robotników. Był w muzeach i pałacach. Polska sztuka ludowa, piękno krajobrazu, interesujący ludzie — chyba to wszystko może zachęcić turystów francuskich, którzy przybędą do Polski zainteresowani reportażem red. Grampaix.

NOWOŚCI PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Radzieckie samoloty odrzutowe lokalnej komunikacji Jak-40, przeznaczone dla nabywców w Ameryce Południowej, będą montowane w wytwórni Avianca w Barranquilla, w Kolumbii. Pierwsze elementy samolotów do montażu już nadeszły drogą morską.

*

Francuska wytwórnia Wassmer dostarczyła do NRF pierwsze 10 samolotów sportowych z laminatu szklanego Wassmer WA — 51 „Pacific". Wytwórnia przewiduje, że w br. dostarczy do NRF jeszcze co najmniej 30 swych samolotów w odmianach Wa-51 „Pacific" i Wa-52 „Europe". „Europe" jest odmianą samolotu „Pacific" z chowanym podwoziem. Jeden samolot „Pacific" przechodzi w Wielkiej Brytanii próby, mające na celu przyznanie samolotowi certyfikatu dopuszczającego do użytkowania w tym kraju.

*

Amerykańska wytwórnia Lockheed produkuje miesięcznie dwa olbrzymie samoloty transportowe C- 5 A „Galaxy".

*

Znajdująca się pod przymusowym zarządem zbankrutowana wytwórnia angielska Britten - Norman zmniejszyła zatrudnienie do 160 osób i produkuje miesięcznie samoloty dostawcze: 3 dwusilnikowe „Islander" i 1 trójsilnikowy „Trislander". Produkcja samolotów „Islander" w Rumunii, prowadzona na potrzeby wytwórni angielskiej, została na razie wstrzymana. W angielskim instytucie wojskowym RAE w Farnborough prowadzone są próby strzelania z wojskowej wersji „Islandera", nazwanej „Defender". Samolot wyposażony jest w 2 k. masz. 7,62 mm strzelające do przodu i 2 k. masz. strzelające do tyłu oraz w pociski rakietowe Matra. Wynikiem pomyślnych prób „Defendera" ma być zakupienie ośmiu samolotów dla angielskiego lotnictwa wojskowego.

*

W 1971 r. przemysł lotniczy Stanów Zjednoczonych wyprodukował 8 346 samolotów lekkich. W tym 3 859 samolotów zbudowała wytwórnia Cessna, 2 055 — Piper, 519 — Beech, 319 — American Aviation i 208 — Bellanca. W styczniu 1972 r. przemysł amerykański sprzedał 581 samolotów lekkich. Wielkość sprzedaży jest w br. większa niż w ub. roku.

*

Wytwórnia amerykańska Bell zmodyfikowała pierwsze 9 z zamówionych 200 śmigłowców Bel-Huey „Cobra", wyposażając je w wyrzutnie przeciwczołgowych pocisków Hughes TOW oraz w celowniki optyczne Sperry. **(ag)**

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

TRANSPORT LOTNICZY

Kraje zachodnioeuropejskie wprowadziły **opłaty za korzystanie z trasowych urządzeń nawigacyjnych,** niezależnie od opłat lotniskowych za start i lądowanie. Są one pobierane w formie dodatku do ceny biletu i rozliczane według kosztów ponoszonych przez zarządy lotnictwa poszczególnych krajów. Dla dokonywania rozliczeń, jak również utrzymywania i eksploatacji licznych, wspólnych urządzeń, **kraje zachodnioeuropejskie powołały międzynarodowe towarzystwo p.n. Eurocontrol.** Do Eurocontrolu ma przystąpić również Hiszpania.

Pod hasłem „loty czarterowe sprzyjają rozwojowi turystyki" odbędzie się w kwietniu br., w Madrycie, **międzynarodowy kongres przewoźników lotniczych i towarzystw turystycznych.** Wzbudził on duże zainteresowanie ze względu na domaganie się przez towarzystwa czarterowe większych swobód związanych z wykonywaniem międzynarodowych lotów nieregularnych, stanowiących już obecnie poważną konkurencję dla lotów rozkładowych, opartych o sztywne taryfy.

Na liście pięćdziesięciu **największych lotniczych towarzystw** przewozowych pierwsze miejsce zajmuje **Aeroflot,** sześć następnych — różne towarzystwa Stanów Zjednoczonych, ósme — BEA, dziesiąte — Air Canada, Lufthansa — 11, Air France — 15, Alitalia — 17, SAS — 20, Swissair — 23, KLM — 27, Sabena — 46.

J. Os.

NA ZIEMI
W POWIETRZU
W KOSMOSIE

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

TRENUJĄ PRECYZYJNY DOLOT

Od trzech lat szybownicy aeroklubu Neustadt-Glewe (NRD) wykorzystują słabe warunki termiczne wczesnej wiosny na systematyczny trening w optymalnym rozgrywaniu dolotu, jako końcówki kalkulowanego przelotu prędkościowego.

Loty poprzedza się szczegółowym omówieniem zadania. Wybór punktu odczepienia decyduje o kącie wiatru do trasy i jego wpływie na tor dolotu. Po odczepieniu na zadanej wysokości w odległości do 20 km od lotniska, pilot realizuje dolot wg optymalnych wyliczeń taktycznych, uwzględniając kierunek i prędkość wiatru oraz prądy pionowe. Szczególny nacisk kładzie się na przyzwyczajenie pilota do płaskiego toru dolotu, w którym złudzenie niedostatecznej wysokości przyprawia go o „gęsią skórkę" — wymaga to opanowania pokusy do niepotrzebnego krążenia na dolocie w celu podreperowania wysokości.

Początkujący piloci wyczynowi zapoznają się z techniką dolotu w locie z instruktorem na „Bocianie". Zaawansowani trenują na najpopularniejszych obecnie w NRD szybowcach wyczynowych „Foka" „Pirat".

DOKĄD ZMIERZA FRANCUSKA PRODUKCJA SZYBOWCÓW?

Pod takim tytułem pismo AVIATION MAGAZINE relacjonuje echa dyskusji, toczącej się w łonie francuskiej federacji szybowcowej FFVV.

Sytuacja jest niewesoła. Stare szybowce wykruszają się lub nie spełniają już wzrastających wymagań. Wieloletni zastój rozwoju rodzimych konstrukcji utorował drogę dla hegemonii sprzętu niemieckiego, importowanego z NRF lub produkowanego w kooperacji (np. LS-1). Aby coś w tym kierunku zmienić, należałoby pilnie wprowadzić do eksploatacji nowe typy szybowców francuskich, uwzględniające najnowsze wymagania eksploatacyjne. Pilnie potrzebne są 4 typy:

1. Dwumiejscowy szybowiec szkolny w miejsce niezłych lecz starzejących się popularnych BIJAVE. Brak jednak definitywnego określenia kierunku rozwoju metodyki szkolenia uniemożliwia ostateczne sprecyzowanie wymaganych charakterystyk technicznych nowego szybowca.

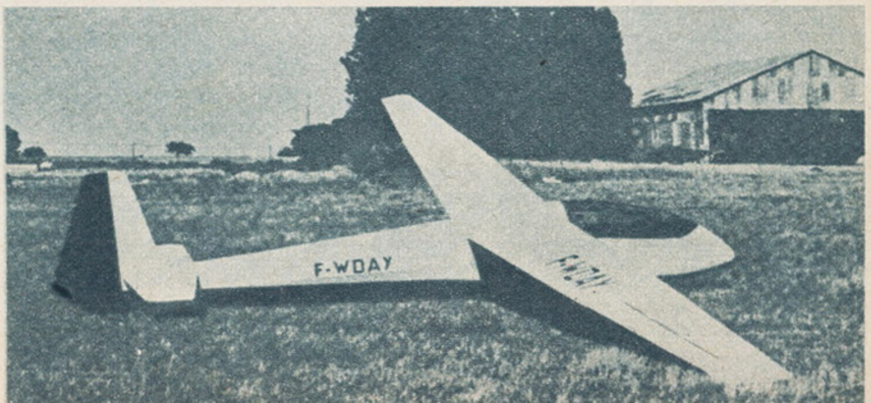
2. Jednomiejscowy, mocny szybowiec treningowy, który by zastąpił zdecydowanie przestarzałe SUPER JAVELOT, FAUCONNET i MESANGE. Od nowego szybowca oczekuje się znacznie lepszych osiągów, pośrednich między osiągami SUPER JAVELOT a niemiecką wyczynówką plastykową LS-1. Taki mniej więcej szybowiec pod nazwą JP-15-36 został opracowany przez Jacquet Pottiera.

3. Jednomiejscowy szybowiec wyczynowy klasy standard, porównywalny z niemieckimi LS-1 i LIBELLE. W tej klasie pewne nadzieje stwarza projekt CAP-1 grupy konstrukcyjnej Mudry. (oczekiwana doskonałość ok. 40).

4. Jednomiejscowy superszybowiec klasy otwartej o doskonałości rzędu 50.

Lecz skromny przemysł francuski (prywatny) nie posiada środków na jednoczesny rozwój 4 prototypów, nie może też oczekiwać radykalnej pomocy państwa. Na razie nie ma więc żadnej nadziei na szybką realizację 2-miejscowego szybowca szkolnego oraz super-szybowca klasy otwartej. W tej dziedzinie szybownictwo francuskie pozostanie zapewne zdane na import. **(az)**

„Faucon", francuska wersja szybowca SF-27 (NRF).



MILION ZŁOTYCH NA MODELARSTWO

DOCENIAJĄC ogromne znaczenie modelarstwa lotniczego dla młodzieży oraz uwzględniając trudną sytuację Aeroklubu PRL przy wyposażeniu modelarni, które borykają się z ciągłym brakiem sprzętu i narzędzi, Krajowy Komitet Budowy Szkół i Internatów przyszedł nam z pomocą, w wyniku której aerokluby nasze otrzymały w roku 1971 kwotę 976 500 zł. Braków jakie powstały w naszych modelarniach nie było w stanie wyrównać 100 szafek narzędziowych, dostarczonych modelarniom APRL w roku 1969. W imieniu wszystkich modelarzy serdecznie dziękujemy Komitetowi Krajowemu i wszystkim Komitetom Terenowym za pomoc. Pragniemy zapewnić, że środki nam przydzielone zostaną zużyte zgodnie z przeznaczeniem.

Jak wynika z otrzymanych meldunków, większość otrzymanych środków skierowano w aeroklubach na zakup szafek narzędziowych. O pojęciu oszczędnej gospodarki funduszem społecznym może świadczyć fakt, że aerokluby zakupiły szafki tanie, produkowane przez Harcerskie Zakłady w Jaworzynie Śląskiej, których koszt kształtował się w granicach około 5 tys. zł. Jedynie Aeroklub Poznański pospieszył się i zakupił trzy szafki po 30 tys. zł, które według naszego rozeznania opracowane zostały zbyt bogato, a niektóre narzędzia w tych szafkach absolutnie nie nadają się do celów modelarstwa lotniczego, a nawet w ogóle do modelarstwa.

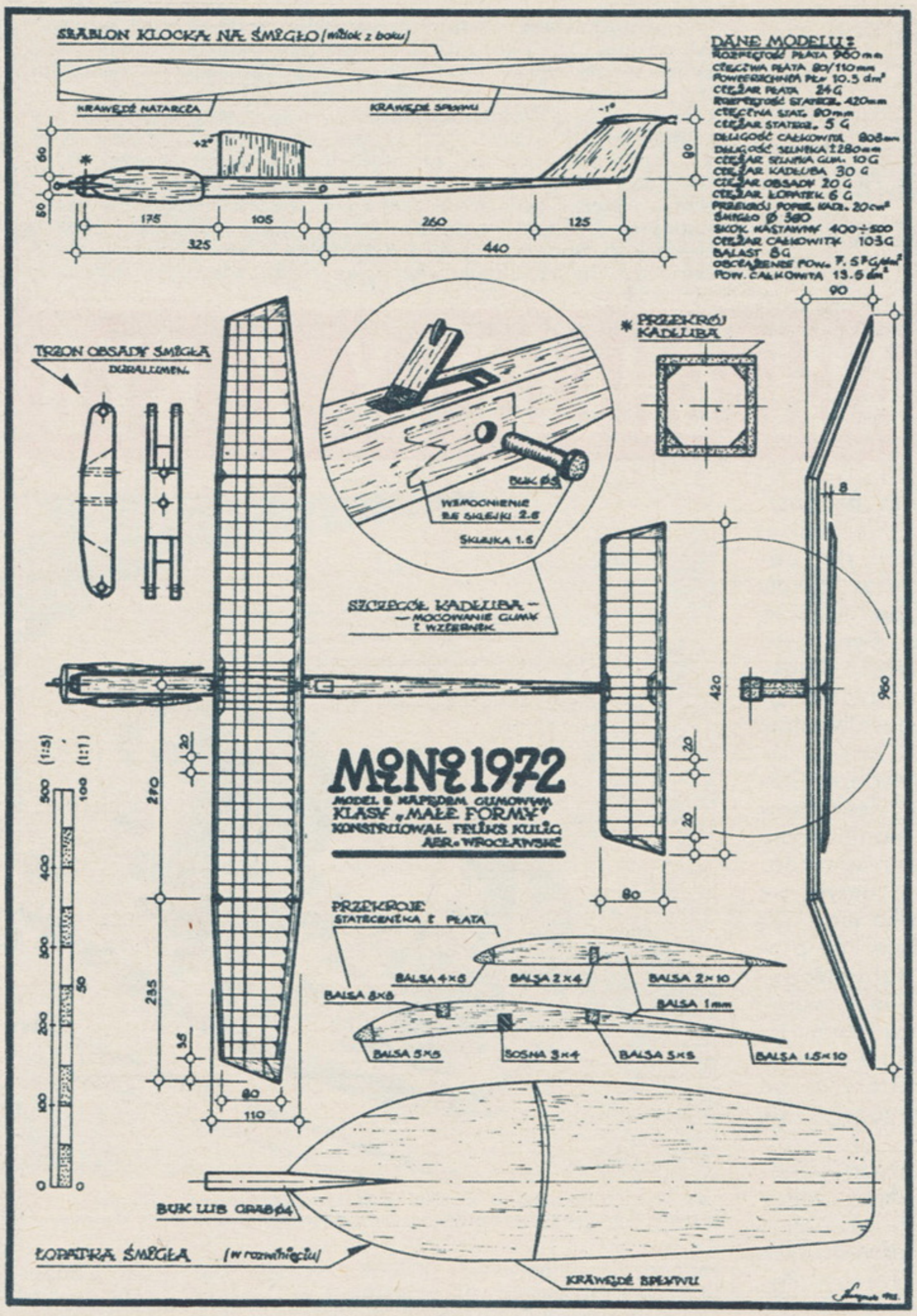
Nie obeszło się jednak bez narzekań na szafki zakupione, w których pewne narzędzia budzą szereg zastrzeżeń. Sądzić należy, że zakłady w Jaworzynie wezmą pod uwagę te zastrzeżenia, a nowe szafki będą już dużo lepiej wyposażone. Niektóre aerokluby w porozumieniu z Komitetami przeznaczyły część środków na zakup narzędzi, w celu uzupełnienia szafek już istniejących Były i takie, które część środków skierowały na zakup aparatur do zdalnego sterowania — ma się rozumieć w porozumieniu z ofiarodawcą.

Podobna akcja przeprowadzona zostanie w roku bieżącym i w latach następnych. Mamy nadzieję na nie tylko uzupełnienie braków narzędziowych w istniejących modelarniach, ale liczymy się z ich poważnym wzrostem ilościowym. Liczymy także na to, że część środków skierowanych zostanie na ośrodki modelarstwa, które staną się naprawdę wzorcowymi modelarniami dla danego terenu. Mając to na uwadze, zgłoszono już do Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie zamówienie orientacyjne na sto stołów modelarskich z blatami laminatowymi. Aerokluby zainteresowane zakupem takich stołów winny już kierować zamówienia do Krosna (przesyłając jednocześnie kopię do Wydziału Kół Lotniczych i Modelarstwa APRL). Informujemy także, że zamówienie na szafki narzędziowe należy kierować bezpośrednio do Harcerskich Zakładów Produkcyjnych, Jaworzyna Śląską, ul. Świdnicka 15.

Aerokluby, które nie wysłały zamówień, niech to zrobią jak najszybciej, gdyż jest to jedyna szansa właściwego wyposażenie modelarni.

Z. S.

Mały model gumówki



Model stanowi dalsze udoskonalenie zbudowanego przed dwu laty modelu. Do budowy szkieletu użyto balsy. Jedynie dźwigar w płacie zrobiony został z listwy sosnowej. Cały szkielet klejony „wikolem“, natomiast wszystkie połączenia metal-drewno klejone spoiwem AK 20. Oklejenie płatów, statecznika i przedniej części kadłuba stanowi cienki papier japoński. Cellonowanie przeprowadzono bardzo rzadkim lakierem, powtarzając zabieg trzykrotnie. Wnętrze kadłuba lakierowane cellonem (po sklejeniu), w celu zabezpieczenia przed smarem gumy. Kadłub bezwręgowy — jedynie obsada śmigła opiera się o sklejkową przegrodę. Śmigło wykonane z klocka balsy średniej o grubości 10 mm. Wykonanie łopatek jest czynnością trudną i wymagającą cierpliwości — podczas pracy należy sprawdzić, jak zachowany jest profil łopatki, stosując szablony do górnej i dolnej części łopatki. Szablony wykonać można z kawałka sklejki 1 mm. Trzon obsady z duraluminium — frezowany ośka, stalowa średnicy 1,8 mm, łożysko — koralik z teflonu; sprężynka użyta do modelu jest wyjęta z zużytego długopisu, grzybek z deseczki lipowej. Łopatki umocowane w rureczkach duralowych o średnicy zewnętrznej 5 mm, a wewnętrznej 4 mm. Napęd stanowi silnik gumowy 6—8 nitek 1×6 mm. Regulacja wg schematu w prawo — w prawo.

J.K.

KORESPONDENCJE

Jacek Błach z Siewierza dziękuje za cenne, jak pisze, wskazówki na temat budowy modeli plastykowych. Ma jednak kłopoty z właściwym umieszczeniem znaków rozpoznawczych na modelach P-11 i P-23. Wyjaśniamy, że o budowie modeli plastykowych tych właśnie typów polskich samolotów wkrótce zamieścimy specjalny artykuł. Za życzenia dziękujemy. **Heliodor Czarnowski** z Zelgna — przesłał kilka uwag na temat organizacji masowych zawodów modeli szkolnych typu „Jaskółka“ Uwagi naszego korespondenta przekazaliśmy Wydziałowi Modelarskiemu APRL. Propozycje zmiany regulaminu w roku bieżącym są, niestety, spóźnione, bo cała akcja „Młodzi szybownicy na start“ już jest przygotowywana, a i modele zbudowane.

Wiesław Bączkowski z Warszawy zbiera od dłuższego czasu modele polskich samolotów z lat 1918—1939. W związku z tym poszukuje odznak pułków i eskadr lotniczych z tych lat. Chodzi przy tym o rysunki lub fotografie tych odznak, a nie o oryginały. Jeśli ktoś z naszych Czytelników ma podobne zainteresowania lub zbiory, proszony jest o nawiązanie kontaktu bezpośrednio z inż. **Bączkowskim** — Warszawa 9 ul. Kondratowicza 13 m. 105.

Wojciech Gawrych z Warszawy, ul. Nowowiejska 4 m. 10, posiada model samolotu B-25 Mittchell w skali 1:72. Model ten chętnie wymieni na inne typy plastykowe produkcji wytwórni Airfix lub Revell.

Tadeusz Kołodziej z Nowej Wsi, poczta Ogoszeliny, woj. Bydgoszcz — poszukuje za naszym pośrednictwem modeli plastykowych wytwórni NRD. Chodzi mu o modele: MiG-21, An-2, Aero-45, Mi-4, Saab-J-35. Kto chciałby wymienić modele tego typu, proszony jest o skontaktowanie się z naszym Czytelnikiem.

Jerzy Cwojdziński z Nysy pragnie nabyć plany modeli latających niedawno wydanych przez Aeroklub PRL. Prosimy zwrócić się w tej sprawie do Aeroklubu Opolskiego — Opole, ul. Mickiewicza 4. Tam otrzymacie plany żądanych modeli. **Henryk Zuchowski** z Pilawy zapytuje, gdzie można dostać krajowe modele plastykowe oraz czy Klub 1:72 wydaje już jakieś legitymacje. Modele plastykowe jeszcze można nabyć w kioskach „Ruchu“ i sklepach z artykułami zabawkowymi. Jeśli chodzi o legitymacje, to na razie przynajmniej nie przewidujemy takiej formy odznaczania członków, czyli kolekcjonerów miniaturowych samolotów.

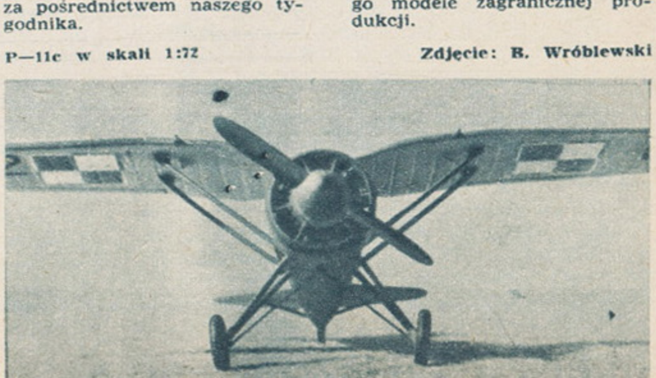
Piotr Kwiatkowski z Warszawy ma trudności z uruchomieniem silnika modelarskiego. Prosi również o podanie tytułów książek o tematyce modelarskiej. W sprawie pierwszej radzimy się skontaktować z jedną z warszawskich modelarni, np. w Pałacu Młodzieży — pomocy nie odmówią. W sprawie drugiej możemy was skierować — jedynie do... antykwariatów, bowiem aktualnie nie ma żadnych książek modelarskich. Wydawnictwa dopiero szykują odpowiednie podręczniki, a o ich ukazaniu niewątpliwie zawiadomimy Was za pośrednictwem naszego tygodnika.

Jerzy Biniek z Trzebini zbudował model RWD-5 bis i nie ma papieru japońskiego na pokrycie. Potrzebuje 20 arkuszy. Na dowód, że model wykonał, przysłał nam zdjęcie szkieletu. Prosimy zwrócić się do Aeroklubu Kieleckiego. Wierzymy, że znajdą tam jakąś radę na Wasze kłopoty.

Andrzej Nowak z Radomska, ul. Kościuszki 5 (Internat ZSZ), prosi o podanie jego adresu, gdyż chciałby korespondować z miłośnikami modeli plastykowych, szczególnie zbierającym modele polskich maszyn bojowych. Z podobną prośbą zwraca się **Jerzy Palanis** z Sejn, ul. Konarskiego 9-a, woj. Białystok, z tym, że interesują go modele zagranicznej produkcji.

P—11c w skali 1:72

Zdjęcie: B. Wróblewski



Z DZIEJÓW KONSPIRACYJNEJ SZKOŁY MAŁOLETNICH LOTNICTWA

SKRZYDLACI CHŁOPCY Z BYDGOSZCZY

W 27 rocznicę wyzwolenia Bydgoszczy spod okupacji hitlerowskiej odbył się w tym mieście zlot absolwentów Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa. Założona jesienią 1942 roku przez kaprala pilota Benedykta Dąbrowskiego, nawiązywała swymi tradycjami do przedwojennej Szkoły Małoletnich Lotnictwa, której jednym z absolwentów był Dąbrowski.

Zlot, który zorganizował Wojewódzki Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich, stał się manifestacją patriotycznych uczuć jego uczestników, którzy jako kilkunastoletni chłopcy uczyli się w warunkach konspiracji nie tylko tego, jak służyć w przyszłości wolnej Polsce, ale prowadzili również działalność sabotażowo-dywersyjną oraz uczestniczyli w otwartej walce z Niemcami. Ukoronowaniem tej walki było samodzielne wyzwolenie lotniska w Bydgoszczy, a tym samym ocalenie go przed zniszczeniem przez cofającego się wroga.

Zlot został uświetniony obecnością przedstawicieli wojewódzkich i miejskich władz partyjnych i administracyjnych, działaczy ZBoWiD, SIMP, ZMS, władz oświatowych oraz przedstawicieli Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

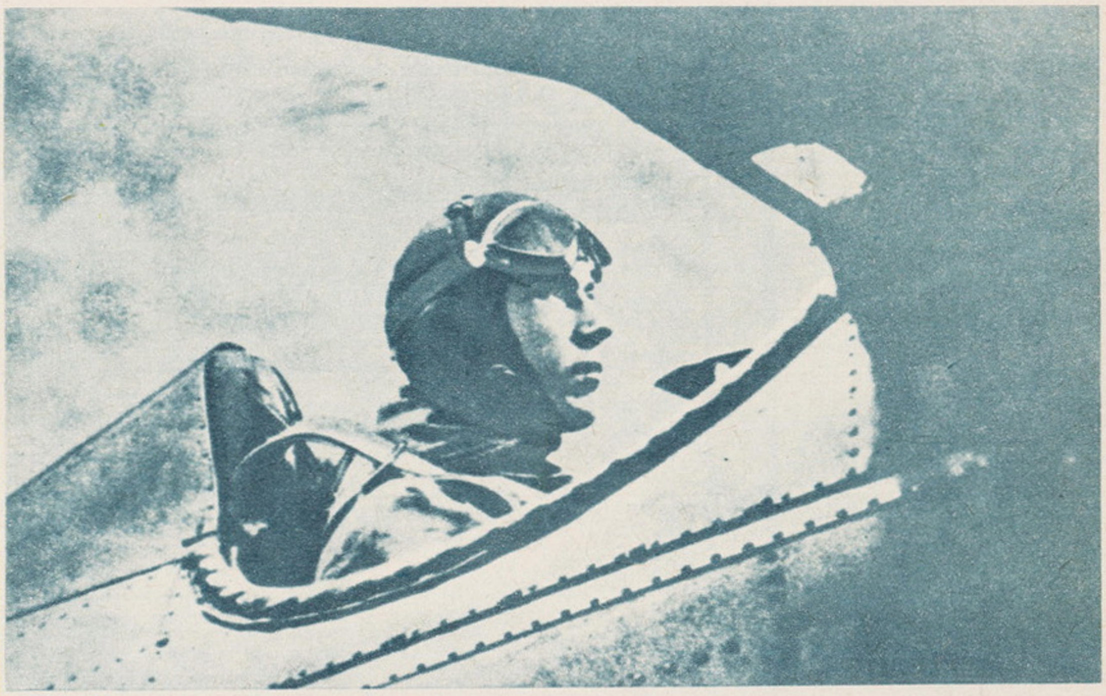
Po części oficjalnej uczestnicy zlotu podzielili się swoimi wspomnieniami, a następnie udali się na teren lotniska, gdzie dowódcy grup bojowych przypomnieli szczegóły związane z ich największą akcją — wyzwoleniem tego obiektu. Na podstawie ich relacji powstał ten opis, który w skrótowej — z konieczności — formie prezentujemy naszym Czytelnikom.

TAKI BYŁ POCZĄTEK

Gdy w 1936 roku młody bydgoszczanin, Benedykt Dąbrowski, przekraczał w rodzinnym mieście bramę koszar Szkoły Małoletnich Lotnictwa, nie mógł nawet przypuszczać, że w niespełna dziewięć lat później będzie szturmować te koszary z bronią w ręku, by wraz z grupą kilkunastu podwładnych mu chłopców uratować je przed zagładą i ocalić dla odradzającej się Polski. Zanim to jednak nastąpiło, były miesiące wytężonej nauki, niekłamana radość z pierwszego samodzielnego wylotu, z pierwszych sukcesów odniesionych w pozorowanej walce powietrznej, z pierwszego podoficerskiego awansu.

Niezbyt długo latał kapral pilot Dąbrowski pod spokojnym niebem ojczystego kraju. Zaledwie wkroczył w wiek, w którym każdy młodzieniec zaczyna uważać się za mężczyznę — wybuchła wojna. Jako pilot I pułku lotniczego został skierowany do Brygady Pościgowej, gdzie wcielono go do 114 eskadry IV dywizjonu. Z polowego lotniska w podwarszawskim Poniatowie startował na myśliwcu P-11 po swe pierwsze i drugie zwycięstwo odniesione nad Messerschmittami. W dniu 14 września 1939 roku, podczas przebazowywania Brygady na węzeł lotniskowy w okolice Łucka, zostaje ostrzelany przez trzy samoloty wroga. Ranny ciężko w lewą nogę, nie mając nawet spadochronu, ląduje przymusowo koło Włodzimierza Wołyńskiego. Po kilkutygodniowym leczeniu szpitalnym Dąbrowski, mimo niezupełnie zagojonej rany, decyduje się na powrót do Bydgoszczy.

Zapoczątkowany w dniu 10 września, podczas tak zwanej „krwawej niedzieli", okrutny, okupacyjny terror wobec mieszkańców tego miasta trwał tam przez wszystkie lata okupacji. Dlatego prowadzenie jakiejkolwiek zorganizowanej walki podziemnej przeciw okupantowi było niezwykle trudne, chociaż nie niemożliwe. Do grupy tych patriotów, którzy uważali, że z najeźdźcą trzeba walczyć na każdym kroku i wszelkimi dostępnymi środkami, należał również Benedykt Dąbrowski. Sposób, w jaki podjął walkę z Niemcami, nie ma chyba precedensu w ruchu oporu żadnego z okupowanych krajów. Bowiem Dąbrowski rozpoczyna swą działalność od... utworzenia Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa.



Benedykt Dąbrowski w kabinie polskiego samolotu myśliwskiego P-11. W okresie wojny w 1939 r., walcząc w obronie Warszawy jako pilot Brygady Pościgowej, Benedykt Dąbrowski zestrzelił dwa samoloty hitlerowskie.

Podczas okupacji pracował wraz ze swym kolegą Henrykiem Sobczakiem, synem podoficera pilota, w fotolaboratorium Miejskiego Urzędu Ziemskiego. Trudno dziś powiedzieć, kto był tym pierwszym zaufanym, któremu Dąbrowski zwierzył się ze swych zamiarów — czy Sobczak, czy Kosecki. Faktem jest jednak, że gdy skupił wokół siebie grupę kilkunastoletnich chłopców — miłośników lotnictwa, miał już skrystalizowany pogląd na strukturę organizacyjną i program szkolenia konspiracyjnej szkoły lotniczej.

W końcu 1942 roku szkoła rozpoczęła działalność. Wszystkich zwerbowanych słuchaczy jej kierownik zapoznał z zasadami konspiracji, a następnie przyjął od nich przysięgę na wierność Ojczyźnie, której tekst sam ułożył. Chłopcy — wzorem Dąbrowskiego, który miał konspiracyjny przydomek „Balbo", nadali sobie również pseudonimy.

Konspiracyjni elewi spotykali się przeważnie w stojącym na uboczu domu rodziny Koseckich przy ulicy Rupienica 4, a obecnie noszącej nazwę Ujejskiego, jak również w mieszkaniach Sitków i Narlochów przy ulicy Jasnogórskiej 8 i 12 oraz u Kubisów przy Długiej 70. Wykłady odbywały się zawsze w kilkuosobowych grupach, nie częściej niż raz na dziesięć dni i trwały nie dłużej niż kilka godzin. Program szkolenia był dość obszerny i różnorodny. Obejmował wykłady z historii lotnictwa polskiego, zasad aerodynamiki i nawigacji, znajomości typów oraz konstrukcji samolotów, zajęcia z osprzętu i uzbrojenia lotniczego oraz sposoby ich obsługi, wreszcie poznawanie ogólnych, teoretycznych zasad pilotażu. Wiele uwagi poświęcał „Balbo" taktyce walki powietrznej oraz teorii bombardowania i zwalczania celów powietrznych i naziemnych.

Część wykładów, zwłaszcza z konstrukcji i eksploatacji silników i płatowców, prowadził Albin Kasprowicz, również absolwent przedwojennej Szkoły Małoletnich Lotnictwa, w latach wojny zatrudniony z nakazu Arbeitsamtu na bydgoskim lotnisku. To właśnie on przynosił z lotniskowych warsztatów różne agregaty, szkice i mapy. Potrafił wynieść również nawigatorski kątomierz wraz z niemieckim mapnikiem.

Benedykt Dąbrowski przy pomocy Reginy Koseckiej i Ireny Stachowskiej sporządzał niezbędne pomoce naukowe, dodatkowo wzbogacane przedwojenną literaturą lotniczą, udostępnioną przez dwóch Henryków — Sobczaka i Żwirkę.

Potrzeba zapoznania chłopców z przebiegiem walk powietrznych podczas kampanii wrześniowej podsunęła Dąbrowskiemu myśl opisania ich w formie beletrystycznej. Tak powstała jego pierwsza książka pod tytułem „Eskadra 114 — start", udostępniona słuchaczom w rękopisie, wydana drukiem w 1948 roku. Żarliwe dyskusje nad treścią książki, świeże jeszcze w pamięci obrazy walk polskich żołnierzy w obronie ich miasta, wiadomości o tworzeniu się w kraju oddziałów partyzanckich — wszystko to wyzwoliło u członków konspiracyjnej grupy Dąbrowskiego chęć włączenia się do ogólnonarodowej walki z okupantem.

W 1943 roku program szkolenia został wzbogacony o metody działalności dywersyjnej. Oprócz szkolenia lotniczego zapoznali się z bronią, opracowywali plany różnych akcji sabotażowych, kolportowali w swych środowiskach wieści o sytuacji na frontach światowej wojny.

POTEM BYŁ „JEŻ", „PREZENT" I „IMIENINY"

Chociaż było ich zaledwie kilkunastu, a najstarszy spośród nich nie przekroczył jeszcze lat dwudziestu, byli już dojrzali politycznie i zdecydowani do działań na terenie własnego miasta, a więc tu, gdzie wróg był dobrze zorganizowany i czuł się najbardziej pewnie.

„Mała wojna" wypowiedziana przez nich Niemcom odbiła się głośnym echem w Bydgoszczy i okolicach. Akcji dokonywali w małych, kilkuosobowych grupach, a efektem ich początkowej działalności było uszkodzenie około dwudziestu syren alarmowych, powodowanie przerw w dopływie energii na trakcyjnych liniach elektrycznych, psucie obrabiarek w pracujących dla Niemców zakładach przemysłowych. Działali bezpośrednio na szkodę wojsk niemieckich poprzez podkładanie pod koła samochodów własnoręcznie wykonanych, stalowych jeży. Takim też kryptonimem była opatrzona ta akcja, prowadzona z powodzeniem do chwili wyzwolenia miasta.

Fragment sali, w której odbył się zjazd absolwentów Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa. Uczestników zlotu serdecznie powitał gen. bryg. pil. Andrzej Rybacki.
Zdjęcie: A. Kwasowiec

Dalszym etapem podjętej przez nich walki były akcje o charakterze dywersyjno-psychologicznym, oznaczone kryptonimem „Prezent" i „Imieniny". Nazwa pierwszej z tych akcji w pełni odpowiadała jej charakterowi. Polegała na wrzucaniu kamieni do okien gmachu policji, do sklepów, w których zaopatrywali się Niemcy, do mieszkań volksdeutschów oraz pomieszczeń wielu instytucji i urzędów okupacyjnych na terenie miasta. Kamienie były malowane na czarno, aby wyraźniej było widać na tym tle znak „V = X" lub V = ?". W tym lapidarnym skrócie zawierała się kpina z przechwałek niemieckiej propagandy o różnych „nowych", „cudownych" i „szczególnych" rodzajach broni.

Najwięcej zamieszania, które wywołało wręcz przerażenie w niemieckich środowiskach, wprowadziła akcja „Imieniny". W listopadzie 1944 roku, w rocznicę Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej, na murach ponad stu gmachów, urzędów i domów zamieszkanych przez Niemców pojawiły się emblematy Związku Radzieckiego — sierp i młot. Poprzedniego wieczoru wyruszyły na miasto cztery trzyosobowe grupy, wyposażone w zawczasu przygotowane szablony, puszki z trudno zmywalną farbą i pędzle. Akcją dowodził osobiście Dąbrowski, który wraz z kilkoma pozostałymi słuchaczami konspiracyjnej szkoły ubezpieczał działalność młodych bojowników.

Szczytem brawury było odręczne wymalowanie na ratuszu przy Starym Rynku wielkiego sierpa i młota oraz umieszczenie w języku niemieckim napisu „już tu jesteśmy!". Wściekłość Niemców była równie wielka i bezgraniczna, jak radość Polaków. Gestapo ściągnęło do pomocy z Poznania specjalistów do walki z dywersją. Dla wyciszenia nastrojów paniki wśród niemieckiej ludności gestapo ogłosiło publicznie, że emblematy namalowała grupa radzieckich skoczków spadochronowych. Komunikat wywołał jednak wręcz odwrotny skutek dla Niemców, natomiast okazał się bardzo korzystny dla polskich spadochroniarzy, którzy pod dowództwem pułkownika Miętkiego działali w okolicach Kartuz.

Ze wspomnień uczestników akcji wynika, że Benedykt Dąbrowski nawiązał kontakty z ruchem podziemnym, albowiem na wypadek niepowodzenia planował wycofanie swej grupy do Borów Tucholskich, aby tam połączyć się z partyzantami.

W KOŃCU PRZYSZŁA „ALICJA"

Ukoronowaniem działalności słuchaczy Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa była jednak dobrze przygotowana akcja odbicia Niemcom bydgoskiego lotniska. Opatrzono ją kryptonimem „Alicja". Przedsięwzięcie to było przygotowywane od wielu miesięcy. Na podstawie danych dostarczonych przez sekcję wywiadowczą, zebrano szczegółowe informacje o lokalizacji obiektów lotniskowych, stanie załogi i sprzętu, rozmieszczeniu posterunków. Jednocześnie grupy bojowe gromadziły broń palną i granaty. Czekano tylko stosownej chwili, aby uderzyć na lotnisko i uratować je przed zniszczeniem, zabezpieczyć znajdujący się tam sprzęt i utrzymać lotnisko w stanie nadającym się do eksploatacji, by przekazać je wyzwoleńczym armiom.

Grupy bojowe uzbrojone w jeden erkaem typu Bergman, szesnaście pistoletów, trzy karabiny, cztery rakietnice i około czterdziestu granatów — czekały na swój dzień „X".

Nadszedł styczeń 1945 roku. Niemcy zaczęli w popłochu opuszczać Bydgoszcz, niszcząc swoim barbarzyńskim zwyczajem wszystko, czego nie mogli wywieźć. Przygotowali się również do zniszczenia lotniska. W hangarach poumieszczali bomby i miny, pod znaczną część samolotów pokładli stosy słomy. Gdy z kierunku Szubina słychać już było huk dział, „Balbo" postawił grupy w stan gotowości bojowej. Rankiem 23 stycznia wszyscy zajęli pozycje wyjściowe. Dąbrowski z Kaczmarkiem, Kubisem, Koseckim, Sobczakiem i Kopczyńskim — przy ul. Brzozowej, aby skrycie podejść na wschodni skraj lotniska. Kasprowicz z Kowalewskim, Marachowskim, braćmi Napierałami oraz nieznanym z nazwiska kolejarzem, który przyłączył się do grupy w ostatniej chwili — na ogródkach działkowych przy ulicy Inowrocławskiej, z zadaniem uderzenia na południowo-zachodni skraj lotniska. Grupa trzecia, którą dowodził Sitek, a w skład jej wchodzili Kuszyński, Malicki, Narloch, Gieryna i Marszałkowski — na cmentarzu na Jarach, skąd było najbliżej do uderzenia na główną bramę lotniska.

A oto jak opisuje tę walkę Tytus Kuszyński:

„...Członkowie naszej grupy nie posiadali żadnego wojskowego umundurowania z wyjątkiem dowódcy grupy kol. Sitka, który miał kompletny mundur Wojska Polskiego po swoim ojcu. Jedynym elementem wyrażających polskość naszej grupy były opaski biało-czerwone z napisem „lotnisko". Opaski te szyła moja matka już w listopadzie 1944 roku... Dowódca grupy przedstawił nam plan natarcia, akcentując szczególnie sprawę silnego ostrzału w momencie doskoku do terenu lotniska. Wtem od strony ulicy Żwirki i Wigury ze wschodniej części lotniska prysnęła w górę rakieta. Na okrzyk dowódcy grupy ruszyliśmy do przodu przy silnym ostrzale własnej broni ręcznej i przy użyciu granatów... Roztrzęsiony wrażeniami oraz zmęczony biegiem po głębokim śniegu, zatrzymałem się wreszcie pod płotem lotniska. Dopiero wówczas oceniłem sytuację... Wszyscy członkowie grupy byli w komplecie i odpoczywali pod osłoną płotu...

Z przeciwnej strony naszego tymczasowego stanowiska dobiegała ostra strzelanina, która podnosiła nas na duchu, gdyż pochodziła z rejonu, gdzie miały atakować pozostałe dwie grupy bojowe. Po krótkiej naradzie kol. Sitek zarządził ponowny atak grupy — lecz tym razem już na terenie lotniska...

...Po przebyciu około 50 metrów dowódca zarządził ponowne zalegnięcie pod drzewami. Dochodziły nas odgłosy walki toczonej przez grupę „Balbo", gdzie na terenie budynku administracyjnego lotniska zgrupowała się poważna ilość broniących się Niemców... Niemcy zaczęli w popłochu uciekać w stronę hangarów i warsztatów, a następnie do sąsiedniego lasu. Silny, jednoczesny ostrzał prowadzony przez trzy grupy zrobił swoje. Wykonaliśmy jeszcze jeden doskok i znaleźliśmy się na tyłach hangarów... Spotkały się wszystkie trzy grupy, zadanie zostało wykonane... Niemców z lotniska wygoniono... Niezapomnianą chwilą był moment wciągania na maszt wieży meteorologicznej polskiej flagi. Flagę wciągnięto przy salwie broni ręcznej. Dokonali tego kol. Kubis i Kaczmarek. Radość nasza była ogromna, tym bardziej że ocaliliśmy około 60 sztuk samolotów, z których znaczna część była sprawna do lotu, oraz pełne wyposażenie warsztatów lotniska..."

Około godziny dziewiątej z kierunku Rynarzewa pojawił się konny patrol radziecki. Oficer, dowódca patrolu, wysoko ocenił akcję wyzwalania lotniska i polecił Dąbrowskiemu utrzymać je aż do czasu przybycia jednostek lotniczych. Wojska radzieckie terenu lotniska nie zajęły, lecz powierzyły jego ochronę słuchaczom Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa.

GOSPODARZE LOTNISKA

Niemcy nie zrezygnowali jednak z tego obiektu i przez następne trzy noce, atakując od strony lasu, usiłowali opanować lotnisko ponownie. Ostrzelali Marszałkowskiego i Kaczmarka, pełniących służbę patrolową, a nawet usiłowali atakować z powietrza. Zostali przepędzeni zmasowanym ogniem broni maszynowej.

Decyzją delegata departamentu lotnictwa cywilnego ministerstwa komunikacji Benedykt Dąbrowski został mianowany pierwszym komendantem lotniska.

25 stycznia Kasprowicz uruchomił pierwszy samolot na wyzwolonym lotnisku. Był to zdobyczny „Storch", któremu uprzednio zamalowano czarne krzyże i opatrzono znakiem polskiego lotnictwa. Do porządkowania terenu skierowano niemieckich jeńców wojennych. Z miasta zaczęli przybywać pierwsi pracownicy cywilni.

W kilka dni po wyzwoleniu lotniska wylądował na nim pierwszy samolot. Był to radziecki Po-2 pilotowany przez podoficera. Pasażerem był podpułkownik Biały.

W pierwszych dniach lutego lotnisko zostało przekazane 4 Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej, której jednostki stąd właśnie prowadziły działania bojowe na kierunku Wału Pomorskiego. Z tą chwilą elewi Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa w Bydgoszczy mogli uważać swe zadanie za wykonane.

Kubis, Napierała, Sobczak, Kaczmarek, Kasprowicz, Narloch i Kuszyński przystąpili do organizacji Szkoły Szybowcowej w Fordonie. Kowalewski, Marachowski i Gieryna wstąpili do Milicji Obywatelskiej. Słomiński, Marszałkowski i Sitek zgłosili się do ludowego Wojska Polskiego.

A Benedykt Dąbrowski? W marcu 1945 roku wraz z inżynierem Wiktorem Leją organizował w Bydgoszczy pierwszy teoretyczny kurs szybowcowy. Potem pracował w PLL LOT, był kapitanem samolotu pasażerskiego.

Zmarł w dniu 22 maja 1962 roku i został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

★

Spotkali się po dwudziestu siedmiu latach na miejscu swej największej akcji:

„KUJOT" — RADZYN GIERYNA — aktualnie rencista.

„KARAŚ" — ZDZISŁAW KACZMAREK — inżynier, kierownik Klubu Techniki i Racjonalizacji w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej w Gdańsku.

„PANTERA" — ALBIN KASPROWICZ — nauczyciel Zespołu Szkół Zawodowych im. J. Gagarina w Bydgoszczy.

„SARNA" — REGINA KOSECKA-ADAMCZAK — kierownik redakcji literackiej Rozgłośni Polskiego Radia w Bydgoszczy.

„ORLIK" — HENRYK KOWALEWSKI — kierownik działu Centralnego Biura Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy.

„SĘP" — ZBYSZKO KUBIS — inżynier architekt, kierownik Zespołu Usług Projektowych w Wyrzysku.

„KAKTUS" — TYTUS KUSZYŃSKI — instruktor MHD Art. Spożywczych w Bydgoszczy.

„ŻBIK"! — FRANCISZEK MARACHOWSKI — brygadzista elektromonter Zakładu Energetycznego w Bydgoszczy.

„BOA" — KAZIMIERZ NAPIERAŁA — inżynier chemik w „Zachem" w Bydgoszczy.

„ORZEŁ" — ANTONI NARLOCH — magister ekonomii, pracownik Instytutu Górnictwa w Katowicach.

„WALISZ" — EDMUND SITEK — magister ekonomii, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Inwestycji Miejskich w Bydgoszczy.

„LEW" — KOMANDOR PORUCZNIK RAFAŁ SŁOMIŃSKI.

„ŁAWICA" — HENRYK SOBCZAK — zastępca dyrektora Bydgoskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Inżynieryjnego w Bydgoszczy.

„BRZOZA" — IRENA STACHOWSKA.

Wśród zebranych zabrakło dowódcy grupy, **Benedykta Dąbrowskiego „Balbo"**, **Henryka Koseckiego „Jastrzębia"**, byłego redaktora sportowego „Ilustrowanego Kuriera Polskiego" i znanego automobilisty, który zmarł w 1965 roku, **Wacława Malickiego „Lamparta"**, zmarłego 2 lutego 1945 roku z ran odniesionych podczas akcji „Alicja" oraz podpułkownika **Mieczysława Kopczyńskiego „Rysia"**.

Ze szczególnym wzruszeniem powitali uczestnicy zlotu najbliższą rodzinę „Balbo" — ojca, Jana Dąbrowskiego, żonę Irenę i córkę Elżbietę. Obecna była konspiracyjna „mama" grupy — Franciszka Kosecka.

Na zlot przybyli również dwaj uczestnicy akcji „Alicja" — major **Florian Marszałkowski** i **Mieczysław Napierała** — członkowie wspomagający grupę Dąbrowskiego.

Wszystkim osobom, których nazwiska zostały wymienione, zostały wręczone pamiątkowe odznaki Konspiracyjnej Szkoły Małoletnich Lotnictwa, wykonane według wzoru, jaki jeszcze w 1943 roku opracował Benedykt Dąbrowski.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

SF „TANDEM FALKE"

NIEDAWNO („SP" nr 2/1972) opisywaliśmy motoszybowiec SF-25C „Falke", budowany seryjnie przez wytwórnię Scheibe w NRF. Inż. E. Scheibe skonstruował i zbudował obecnie nowy typ motoszybowca, nazwany z uwagi na układ foteli „Tandem Falke". Motoszybowiec ten, wzorowany na 2-miejscowym szybowcu „Bergfalke", debiutował w czerwcu 1971 r. na zawodach motoszybowców w NRF, zajmując 3 miejsce w klasie dwumiejscówek.

„Tandem Falke" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji mieszanej. Skrzydła odznaczają się wyraźnym skosem do przodu. Konstrukcja drewniana, jednodźwigarowa z dźwigarkiem pomocniczym i kesonem noskowym ze sklejki. Skrzydła są wyposażone (obok lotek) tylko w hamulce aerodynamiczne. Klap brak. Do transportu skrzydła dają się szybko odjąć. Kadłub o przekroju wielokątnym zbudowany jest w postaci kratownicy ze spawanych rur stalowych, oprofilowanej listwami sosnowymi i pokrytej płótnem. Kabina załogi z miejscami jedno za drugim mieści się przed płatem, co zapewnia doskonałą widoczność. Jednoczęściowa osłona z pleksi odchyla się do wsiadania na bok. Stateczniki kryte sklejką, a stery płótnem. Klapka wyważająca na prawej połówce steru wysokości. Podwozie stałe, składa się z 1 dużego koła przed środkiem ciężkości, zderzaka ogonowego oraz małych bocznych kółek wspornikowych, zabudowanych na elastycznych prętach pod skrzydłami. Podwozie umożliwia samodzielne kołowanie samolotu.

Silnik Stamo MS-1500 (przerobiony silnik samochodowy VW) o mocy 45 KM, zabudowany w dziobie kadłuba, napędza dwułopatowe śmigło ciągnące, ustawialne w chorągiewkę. Ta właściwość oraz wyposażenie silnika w rozrusznik elektryczny umożliwia wyłączanie i ponowne włączanie silnika w locie. (J. S.)

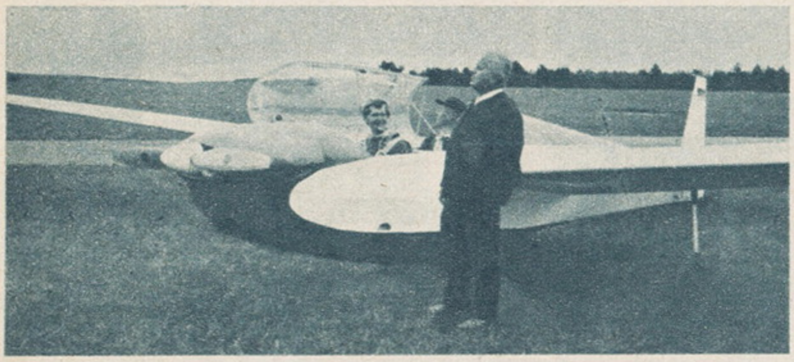
DANE TECHNICZNE

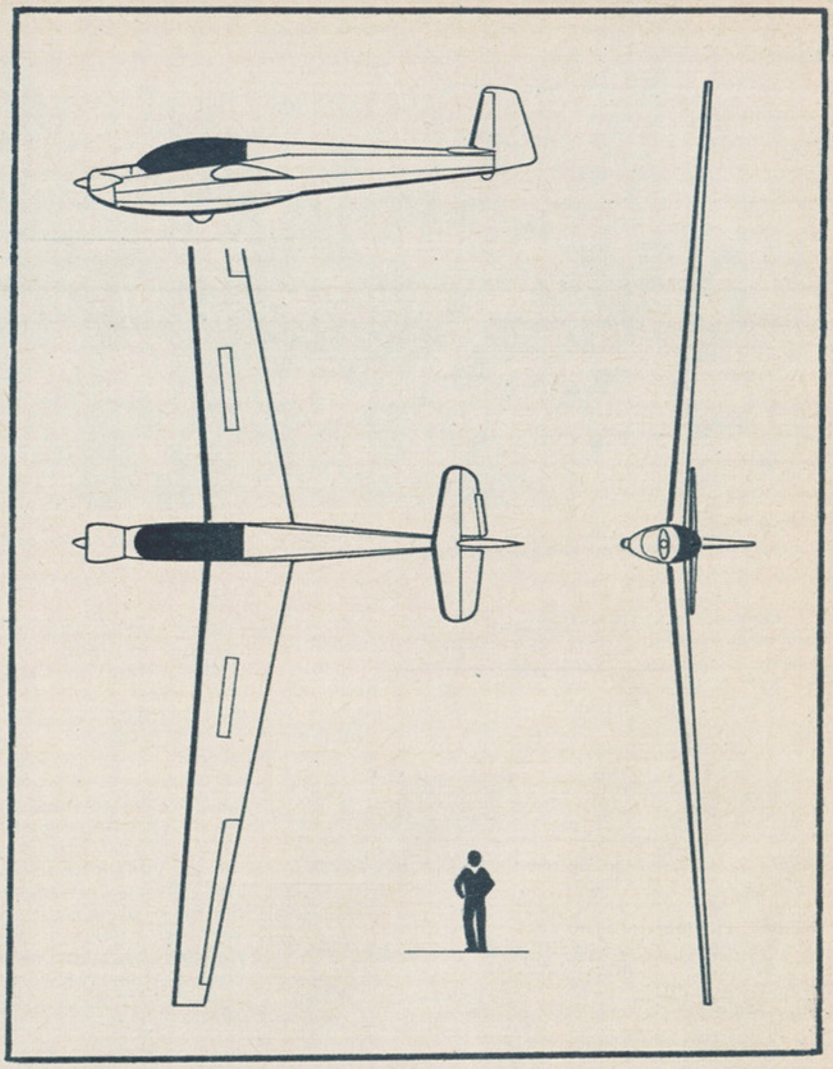
Wymiary: Rozpiętość — 16,50 m, długość — 8,30 m, pow. nośna — 18,50 m², wydłużenie — 14.

Ciężary: Ciężar własny — 370 kg, ciężar całkowity — 560 kg.

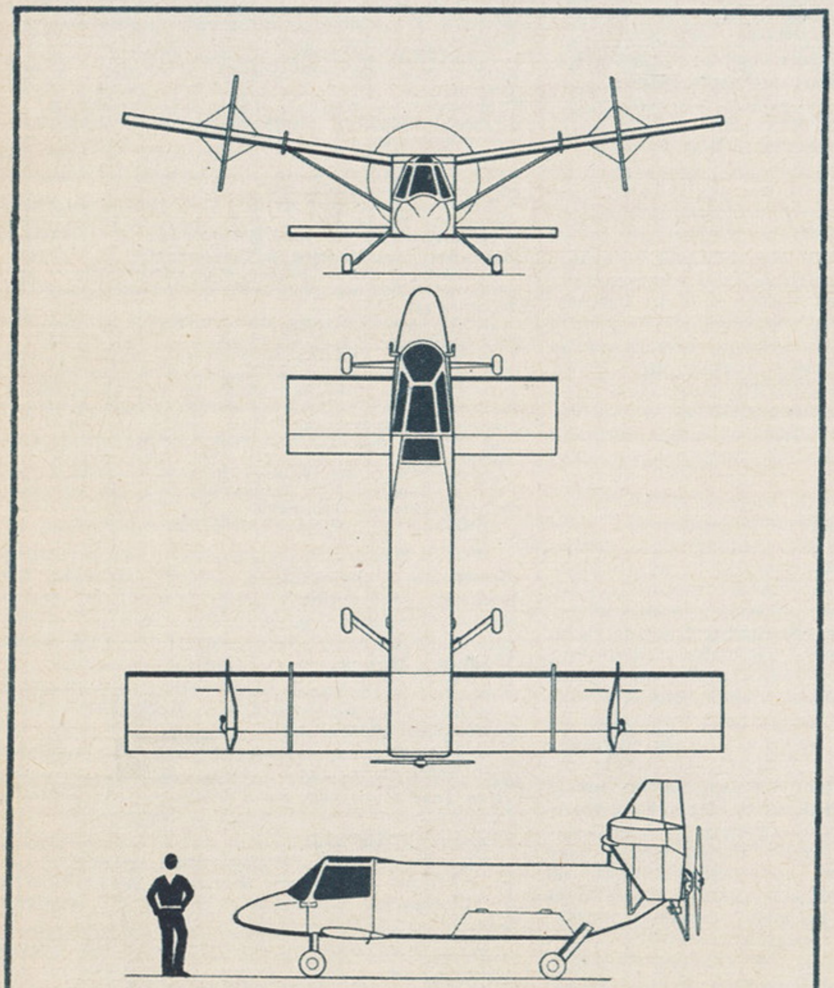
Osiągi (samolotowe): Prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h prędkość lądowania — 62 km/h, wznoszenie — 2,2 m/s, zasięg — 400 km, rozbieg — 175 m, dobieg — 150 m.

Osiągi (szybowcowe): Doskonałość max. — 26 do 27, opadanie min. — 0,9 m/s przy prędkości 70 km/h, prędkość krążenia — 70 do 80 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



LDA-01

ZE wszech miar ciekawy wielozadaniowy samolot gospodarczy zaprojektował inż. D. Lockspeiser w W. Brytanii. Niezwykły jest przede wszystkim układ tzw. „kaczki", który jak wiadomo posiada szereg cennych zalet. Kaczka jest np. mało wrażliwa na położenie środka ciężkości, który leży w dogodnym miejscu, przed głównym płatem. Poza tym układ ten jest niewrażliwy na przeciągnięcie. Samolot LDA odznacza się bardzo prostą technologią budowy, niezłymi osiągami, a zwłaszcza małym ciężarem własnym przy dużym udźwigu. Samolot LDA zaprojektowany został z ciężarem całkowitym 2 000 kg i silnikiem 340 KM. Dla zbadania właściwości układu i rozwiązań konstrukcyjnych zbudowano latający model o wielkości 2/3 właściwego projektu. Model ten (pilotowany) oznaczony LDA-01 przechodzi pomyślne próby od jesieni ub. roku.

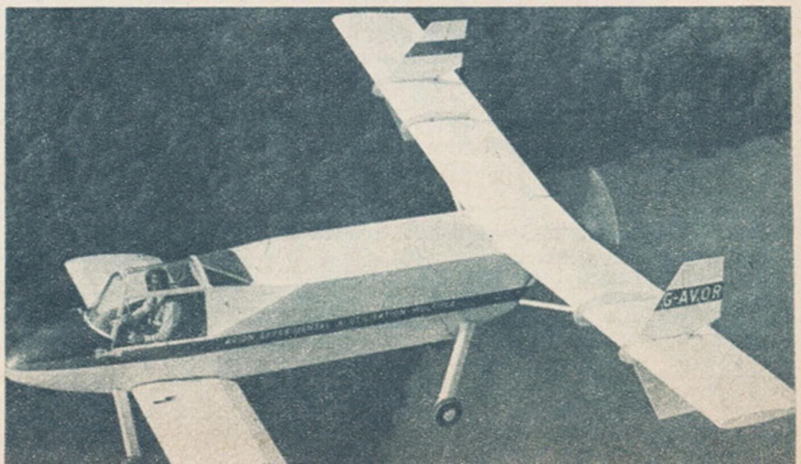
LDA-01 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym górnopłatem konstrukcji metalowej. Układ nośny składa się z płata przedniego i dwudzielnego płata głównego. Wszystkie trzy powierzchnie są identyczne i wymienne (duże uproszczenie i potanienie budowy), mają stały profil (prawdopodobnie NACA 23012). Ruchome powierzchnie przedniego płata służą do sterowania wysokości, a płata głównego — jako klapy. Na płacie głównym zbudowane są również identyczne elementy usterzenia kierunku. Płaskie stateczniki są usztywnione cięgnami. Kadłub o przekroju prostokątnym ma nad płatem przednim oszkloną kabinę pilota o doskonałej widoczności. Przód kadłuba kryty jest odejmowanymi osłonami z laminatu, pozostała część — płótnem. W dolnej części, w okolicy środka ciężkości znajduje się odejmowany, uniwersalny pojemnik, który może pomieścić również zbiornik chemikaliów (do 900 kg w wersji docelowej). Podwozie 4-kołowe na oprofilowanych, wolnonośnych goleniach.

Silnik umieszczony na końcu kadłuba i napędzający śmigło ma w modelu moc 85 KM. W wersji docelowej do napędu będzie służył silnik tłokowy o mocy 340 KM. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wersja docelowa (w nawiasach dane modelu)

Wymiary: Rozpiętość — 13,40 (9,00) m, długość — 10,50 (6,85) m.
Ciężary: Ciężar własny — 680 kg, ładunek handlowy — 900 kg, ciężar całkowity — 2 000 (590) kg.
Osiągi: Prędkość przelotowa — 240 km/h, prędkość przeciągnięcia — 65 km/h, wznoszenie — 6,5 m/s, czas trwania lotu — 2,8 h, zasięg — 650 km, zasięg max. (przelot) — 2 800 km, rozbieg — 145 m, start na 15 m — 265 m, lądowanie znad 15 m — 240 m, dobieg — 110 m.



BÜ-131B „JUNGMANN"

W dniu 27.IV.1934 r. został oblatany prototyp samolotu akrobacyjnego Bü-131 „Jungmann", którego konstruktorem był Carl Bücker. Od 1936 r. samolot produkowano seryjnie w Niemczech, w Szwecji (100 szt.), Hiszpanii (200 szt.), Czechosłowacji (260 szt. po wojnie) oraz Japonii. Niektóre egzemplarze znajdują się jeszcze w użyciu.

W wyniku zainteresowania Dowództwa Lotnictwa samolotami akrobacyjnymi tej klasy, jesienią 1937 r. Polska zakupiła (wraz z 2 samolotami „Jungmeister") jeden Bü-131B „Jungmann". Samolot został przekazany do Instytutu Technicznego Lotnictwa w Warszawie, gdzie prawdopodobnie otrzymał znaki wojskowe. Służył on do lotów porównawczych z innymi samolotami akrobacyjnymi. Należy sądzić, że uległ on zniszczeniu w pierwszych dniach września 1939 r. podczas bombardowania lotniska Okęcie. W 1945 r. polskie lotnictwo przejęło jeden poniemiecki Bü-131B, który wyremontowano w Okręgowych Warsztatach Lotniczych w Poznaniu i od 1946 r. użytkowano w Aeroklubie Poznańskim (do 1955 r.). Samolot nosił znaki rejestracyjne SP-AFO. Przez pewien czas nazywano go „Młodzik". Obecnie znajduje się w zbiorach Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

Bü-131B był dwumiejscowym dwupłatem szkolno-akrobacyjnym konstrukcji mieszanej. Silnik chłodzony powietrzem, 4-cylindrowy rzędowy Hirth HM-504 A2 o mocy 85/105 KM. Zbiornik dla 87 l paliwa. Zużycie paliwa — 23,5 l/h.

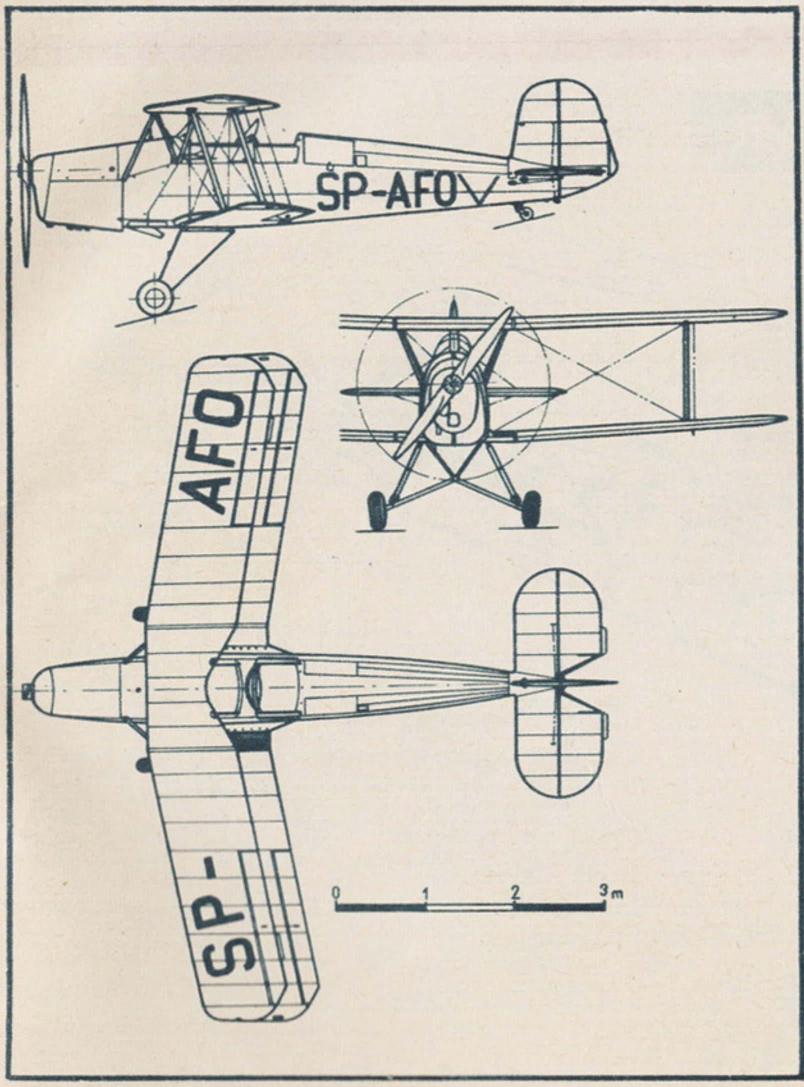
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,40 m, długość — 6,62 m, wysokość — 2,25 m, pow. nośna 13,5 m²
Ciężary: Ciężar własny — 380 kg, ciężar użyteczny — 145 do 290 kg, ciężar całkowity max. — 670 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 185 km/h, prędkość przelotowa — 170 km/h, prędkość min. — 82 km/h, wznoszenie — 3,7 m/s, pułap — 4 000 m, zasięg max. — 650 km, rozbieg — 130 m, dobieg — 120 m.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: „Jungmann" na lotnisku w Kobylnicy. Zdjęcie: A. Glass



POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA POLECA

WYCIĄĆ — WYPEŁNIĆ — PRZESŁAĆ

Ilość egz.	Autor	Tytuł	Cena zł
......	B. Kalestyński	JAK OPANOWANO PRZESTWORZA	14.—
......	O. G. Sutton	OPANOWANIE PRZESTWORZY	25.—
......	I. Maciejewski	ASTRONAUTYKA W PYTANIACH I ODPOWIEDZIACH	16.—
......	Pr. zbiorowa	KTO, KIEDY, DLACZEGO W KOSMOSIE	18.—
......	I. Domański	1000 SŁÓW O SAMOLOCIE I LOTNICTWIE	40.—
......	Cz. Krzemiński	LOTNICTWO POLSKIE W OPERACJI BERLIŃSKIEJ	30.—
......	I. Ostrowski	PIERWSZY PRZECIWLOTNICZY	14.—
......	Z. Neugebauer	WRACAJCIE SZCZĘŚLIWIE DO BAZY	30.—
		*	
......	P. Piotrowski	MAŁY PORADNIK TECHNICZNY	10.—
......	S. Werewka	PROBLEMY POSTĘPU TECHNICZNEGO	5.—
......	W. Szolginia	CUDA TECHNIKI NA PRZESTRZENI DZIEJÓW	25.—
......	A. Liebfeld	OJCOWIE POSTĘPU TECHNICZNEGO	40.—

UWAGA! Książki te można nabyć również w księgarniach „Domu Książki"

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod adresem:
Nadawca:

nazwisko i imię

poczta — powiat

miejscowość, ul. nr domu

województwo

Przesyłkę zobowiązujemy się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

data podpis

(zam. 23/HP/72)

Znaczek pocztowy za 20 gr

DRUK

POWSZECHNA KSIĘGARNIA WYSYŁKOWA
WARSZAWA-1
ul. Nowolipie 4

POCZTA

MOŻLIWOŚCI SZKOLENIA

W. Cichowicz — Kołobrzeg, K. Karpiński — Żary, Z. Skóra — Grabowiec, pow. Hrubieszów, L. Ziółkowski — Modlin Stary, R. Szczur — Bytom, L. Karmelita — Słubice, E. Serafin — Kołobrzeg, T. Sowa — Michów, M. Biniszewski — Izabelin, k. Grójca, A. Malec — Kielce, B. Wicher — Piła, R. Pasztaleniec — Stalowa Wola, S. Sztulczewski — Goleniów, J. Bienias — Bączal Górny, pow. Jasło, B. Jagiełło — Witoszyce, pow. Jarocin, T. Dworzański — Łódź, J. Górczewski — Gdańsk, Z. W. z Jeleniej Góry. Odpowiadamy na pytania:

— O możliwościach zdobycia zawodu lotniczego w wojskowych szkołach wyższych i szkołach chorążych pisaliśmy obszernie w 10 numerze „Skrzydlatej Polski" z 5 marca br. Przypominamy jednocześnie, że podania-ankiety do wszystkich szkół wojskowych, w tym oczywiście także lotniczych, należy składać w miejscowych, według miejsca zamieszkania, sztabach wojskowych. Sztaby wojskowe udzielają również szczegółowych informacji o możliwościach zdobycia zawodu lotniczego w szkołach wojskowych.

— Podstawowe szkolenie szybowcowe i spadochronowe prowadzą aerokluby regionalne, które znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) i w niektórych miastach powiatowych. Kandydat na szkolenie powinien zwrócić się bezpośrednio do najbliższego miejsca zamieszkania aeroklubu z prośbą o przyjęcie na wybrany rodzaj szkolenia. Decyzję o zakwalifikowaniu kandydata na szkolenie w powietrzu podejmuje Zarząd danego aeroklubu. Na życzenie podajemy adresy niektórych aeroklubów: **Aeroklub Podkarpacki — Krosno, n. Wisłokiem, lotnisko; A. Warszawski — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4; A. Słupski — Słupsk, ul. P. Findera 34/1; A. Ziemi Lubuskiej — Zielona Góra, lotnisko; A. Poznański — Poznań, ul. Niezłomnych 1; A. Lubelski — Motycz, k. Lublina, lotnisko.**

— W Lotniczych Zakładach Naukowych, **Wrocław, Psie Pole, ul. Kiełcowska 43/53,** istnieje Zasadnicza Szkoła Metalowa i Technikum Budowy Silników Lotniczych. W sprawie szczegółowych informacji o warunkach przyjęcia należy zgłaszać się bezpośrednio pod podanym tu adresem szkoły.

— Do Zasadniczych Szkół Zawodowych przyjmuje się kandydatów w zasadzie bez egzaminu wstępnego. W przypadku nadmiaru kandydatów niektóre z tych szkół organizują jednak takie egzaminy. Informacji w tej sprawie należy zasięgnąć również bezpośrednio w wybranej szkole.

— O przebiegu studiów oraz warunkach przyjęć na Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej pisaliśmy obszerniej w numerach 2 i 6 „Skrzydlatej" z br. Podajemy adres dziekanatu: **Warszawa, ul. Nowowiejska 24.** Egzamin wstępny na MEL składa się z matematyki, fizyki i języka obcego.

— Autorytatywnym świadectwem stwierdzającym przydatność kandydata na szkolenie w powietrzu jest orzeczenie właściwej komisji lotniczo — lekarskiej. Kandydaci na szkolenie lotnicze w aeroklubach poddawani są badaniom lekarskim w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo - Lekarskich we Wrocławiu.

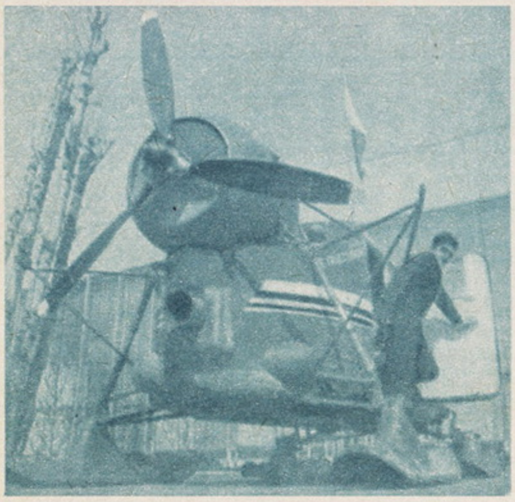
MINI — ŚMIGŁOWIEC

Jan Misiewicz — Ząbkowice Śl. Śmigłowiec jednomiejscowy Rotor Way „Scorpion" („SP", nr 18/1969 r.) ma dwułopatowy wirnik nośny o rozpiętości — 5,96 m i szerokości łopat — 178 mm. Profil łopat — NACA 015. Silnik tłokowy chłodzony wodą o mocy 115 KM (przyczepny od łodzi motorowych — Evinrude) z przekładnią 1:8,36. Przekładnia śmigła ogonowego 1:1,92. Zbiornik paliwa — 30 l (możliwość zastosowania zbiorników dodatkowych dla 18—45 l paliwa). Ciężar własny — 204 kg, całkowity — 317 kg. Brak bliższych danych na temat konstrukcji wirnika i jego sterowania (patent wytwórni). Polecamy książki: Praca zbiorowa **„Śmigłowce"** (1958 r.), B. Juriew **„Aerodynamika śmigieł i śmigłowców"** (1959 r.) oraz I. Bratuchin **„Projektowanie i konstrukcja śmigłowców"** (1958 r.).

NIE WYSYŁAMY

Jan Borowski — Środa, Kazimierz Kania — Nowy Sącz, Janusz Dziurski — Osiedle Stare, pow. Jaworzno. Redakcja nie wysyła żadnych materiałów rysunkowych lub opisowych. Nie podajemy też adresów wytwórni i instytucji zagranicznych.

RAKIETA PO ŚWIECIE

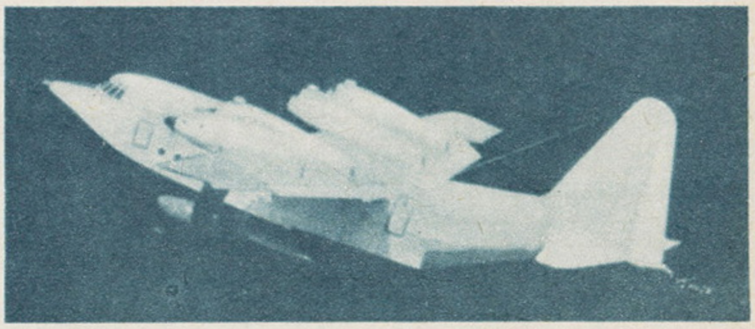


KARETKA POGOTOWIA

W ZSRR opracowano nowe aerosanie, przeznaczone specjalnie dla służby zdrowia Dalekiej Północy. Silnik o mocy 260 KM. Aerosanie zabierają 6 chorych oraz 2 osoby personelu lekarskiego. Prędkość — ponad 100 km/h, zasięg — 380 km.

Zdjęcia i rysunki: „Tiechnika — Mołodioży", „Sport si Tehnica", „Air-Cosmos", „Aviation Magazine".

RADIOMODEL W SŁUŻBIE NAUKI

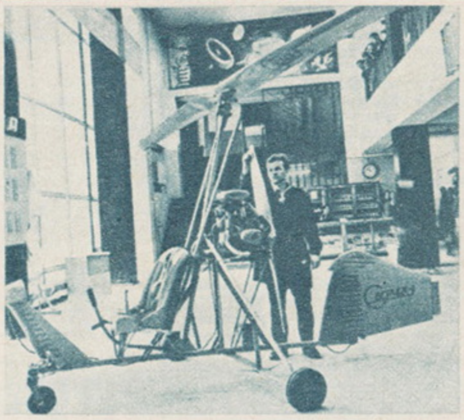


Zdalnie sterowany model samolotu transportowego Lockheed C-130 „Hercules" w wersji cywilnej L-100, będącej amfibią krótkiego startu i lądowania. Model dynamicznie podobny zbudowany został w skali 1:22 (rozpiętość 1,8 m, ciężar — 15 kg) i służy do badań właściwości startu i wodowania przyszłego samolotu. M. in. próbuje się narty wodne. 4 silniki modelarskie o mocy łącznej ok. 4 KM. Przewiduje się, że L-100 będzie zabierał 78 pasażerów. Prędkość — 530 km/h. Jako lądowisko wystarczy akwen o wymiarach 100—120 × 900 m.

PODUSZKOWIEC

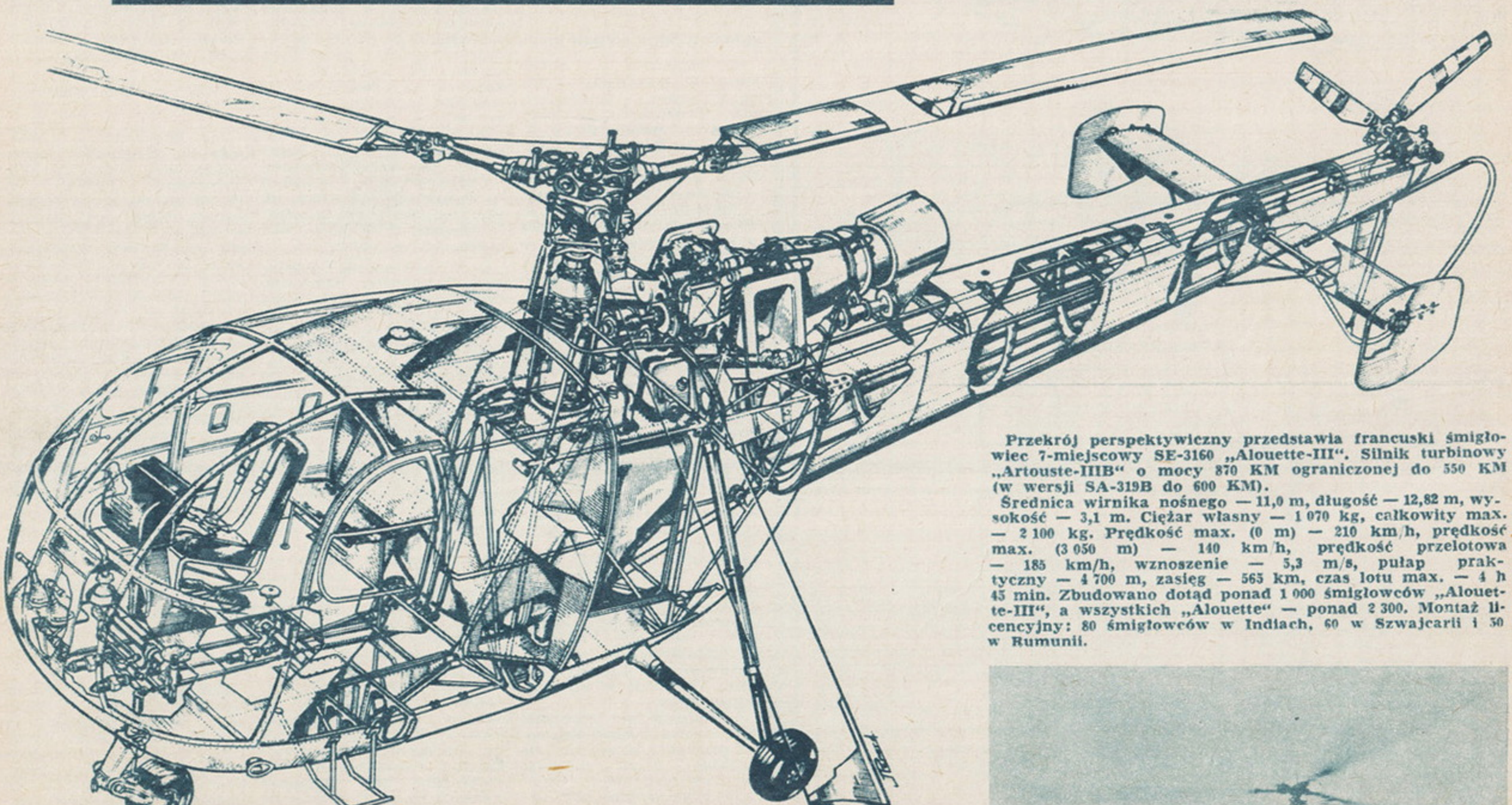
Zespół Pałacu Młodzieży w Galati, w Rumunii, zbudował i wypróbował w okresie od września 1971 r. do stycznia 1972 r. poduszkowiec powietrzny 0-20E. Silnik lotniczy Walter „Minor" o mocy 105 KM przy 2 800 obr/min. Prędkość max. — 40 do 50 km/h. Przewidywane jest osiągnięcie niebawem prędkości obliczeniowej — 70 km/h.

WIATRAKOWIEC STUDENTÓW



Zespół studentów Instytutu Lotniczego w Kujbyszewie (ZSRR), pracujący pod kierunkiem inż. I. Piatnickiego, zbudował wiatrakowiec 1-miejscowy „Swierczok-1". Wiatrakowiec już lata. Przewiduje się jego wykorzystanie w sporcie i agrolotnictwie.

ŚMIGŁOWIEC TURBINOWY „ALOUETTE-III"



Przekrój perspektywiczny przedstawia francuski śmigłowiec 7-miejscowy SE-3160 „Alouette-III". Silnik turbinowy „Artouste-IIIB" o mocy 870 KM ograniczonej do 550 KM (w wersji SA-319B do 600 KM).

Średnica wirnika nośnego — 11,0 m, długość — 12,82 m, wysokość — 3,1 m. Ciężar własny — 1 070 kg, całkowity max. — 2 100 kg. Prędkość max. (0 m) — 210 km/h, prędkość max. (3 050 m) — 140 km/h, prędkość przelotowa — 185 km/h, wznoszenie — 5,3 m/s, pułap praktyczny — 4 700 m, zasięg — 565 km, czas lotu max. — 4 h 45 min. Zbudowano dotąd ponad 1 000 śmigłowców „Alouette-III", a wszystkich „Alouette" — ponad 2 300. Montaż licencyjny: 80 śmigłowców w Indiach, 60 w Szwajcarii i 30 w Rumunii.

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA
MARZEC 1972

• INICJOWAĆ
• ORGANIZOWAĆ
• WALCZYĆ!

TEN imperatywny charakter tytułu, bodaj najlepiej oddaje to, co czują, to czego sobie życzą liczni kibice polskiego szybownictwa, kiedy mowa jest o rekordach krajowych i międzynarodowych. Niepokojący bowiem jest fakt, że w ciągu dwóch ostatnich lat w tabeli naszych rekordów krajowych oraz wyczynów homologowanych nie nastąpiła żadna zmiana. Żaden też z polskich pilotów nie wpisał się na listę rekordzistów międzynarodowych.

Można oczywiście dyskutować, na ile w naszych – środkowo-europejskich – warunkach termicznych mamy możliwości sięgania po najwyższe wyniki na świecie. To niewątpliwa prawda, że w tym zakresie nasze położenie geograficzne nie jest korzystne. Dlatego tym mocniej należy na forum FAI postulować wprowadzenie tabel rekordów kontynentalnych. Łatwo bowiem zauważyć, iż rekordów europejskich moglibyśmy trochę pobić.

Wróćmy jednak do rekordów międzynarodowych. Tu nowe wyniki są oszałamiające. Przelot docelowy ponad tysiąc, a docelowo-powrotny ponad 900 kilometrów, to rezultaty fantastyczne. Podobnie zresztą jak prędkości przelotowe rzędu 150 km/h. Czy możemy na takim poziomie rekordów mieć coś do powiedzenia? Wydaje się, że TAK. Nie możemy jednak bezczynnie czekać, aż jakiś cudowny rekord spadnie nam z nieba.

W ostatnim okresie ambicje rekordowe miało, na dobrą sprawę, właściwie tylko Leszno. Jedynie tam myślano trochę o rekordowych trasach i czyniono pewne próby. Niestety, pod adresem większości klubów można wysunąć zarzut, że nie przejawiają żadnych aspiracji, aby na ich terenie został pobity jakiś rekord szybowcowy. Rozumiemy, że organizacja rekordowego lotu nie jest w warunkach klubowych prosta. Trzeba wyjątkowo rano uruchomić start, zawczasu pozałatwiać formalności i przygotować pilota oraz sprzęt. Słowem włożyć wiele wysiłku i to bez żadnej gwarancji na efekt.

Chcielibyśmy odwołać się do niewątpliwej ambicji sportowej i... narodowej naszych działaczy klubowych, aby organizowali oni próby rekordów. Przecież bez próby, ba, bez wielu prób, nie ma mowy o tym, aby osiągnąć coś na odpowiednio wysokim poziomie.

Na loty rekordowe powinna się też nastawić nasza – młodsza obecnie – kadra narodowa. Tym bardziej, że do jej dyspozycji są oddawane coraz to lepsze szybowce. Koledzy – chcielibyśmy powiedzieć kadrowiczom – trochę energiczniej, śmielej i... z większym szczęściem ruszajcie na rekordowe trasy. To jest też – naszym zdaniem – swoista anomalia sportowa, aby czołowi zawodnicy w jakiejś dyscyplinie sportu rzadziej atakowali rekordy, aniżeli zawodnicy tzw. drugiego rzutu. A tak, niestety, dzieje się w szybownictwie. Jeśli bowiem trener Dankowski w Lesznie nie zmobilizuje (czytaj – wygoni) członka kadry do lotu na rekordową trasę, to prawie nie zdarza się, aby tenże członek kadry usiłował coś zrobić w macierzystym klubie. Oczywiście istnieją od tej zasady wyjątki (np. Stanisław Kluk), ale są to – niestety – tylko wyjątki. Kiedy bowiem – możemy zapytać – atakowali rekordowe trasy tak znakomici piloci jak Henryk Muszczyński, Andrzej Kmiotek, Edward Makula, Edward Popiołek, Julian Ziobro czy Józef Pieczewski? Bardzo, oj, bardzo dawno.

A tymczasem nikt na świecie na nas się nie ogląda. W zamieszczonej niżej tabeli już zapowiedziane są dwie zmiany w rezultacie tegorocznych wyczynów. Otóż w Australii Sue Martin 29 lutego 1972 r. uzyskała prędkość 115 km/h na trasie trójkąta 100 km, a Walter Neubert (NRF) w Kenii pokonał trójkąt 300 km z prędkością 151 km/h.

Ponawiamy więc pytanie – kto z naszych pilotów potrafi tak szybko latać?

(pom)

KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE REKORDY SZYBOWCOWE (stan na dzień 1.I. 1972 r.)

KONKURENCJA	D-1 szybowce jednomiejscowe				D-2 szybowce wielomiejscowe			
	Krajowy	Międzynarodowy	Kobiecy krajowy	Kobiecy międzynarodowy	Krajowy	Międzynarodowy	Kobiecy krajowy	Kobiecy międzynarodowy
ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU OTWARTEGO	Jan Wróblewski 848,90 km 27.6.1969	USA W. Scott B. Greene 1 153,821 km 26.7.1970	Lucyna Bajewska 671,1 km 5.5.57	ZSRR Olga Klepikowa 749,203 km 6.6.39	K. Gorzkiewicz W. Gruszkiewicz 715,5 km 27. 5. 1967	ZSRR I. Kuźniecow I. Barchanow 921,954 km 3.6.1967	Adela Dankowska J. Pogorzelska 585,7 km 31. 8. 1964	ZSRR T. Pawłowa L. Filomachina 864,862 km 3.6.1967
ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO	Adela Dankowska 630,0 km 7. 7. 1964	NRF H. W. Grosse 1 032,2 km 4.6.1970	Adela Dankowska 630,0 km 7. 7. 1964	ZSRR Tamara Zagajnowa 731,595 km 29. 7. 1966	Fr. Kępka jr Edward Łopato 636,6 km 8. 8. 1962	ZSRR Paweł Antonow Walery Opłaczko 702,744 km 24. 4. 1964	P. Majewska Irena Raże 540,4 km 8. 8. 1962	ZSRR I. Gorochowa Z. Kozłowa 864,862 km 3.6.1967
ODLEGŁOŚĆ PRZELOTU DOCELOWO-POWROTNEGO	Jan Wróblewski 678,9 km 28.7.63	USA K. H. Striedieck 916,30 km 17.11.1971	Adela Dankowska 591,6 km 6. 7. 1967	AUSTRALIA S. Martin 656,04 km 6.2.1970	J. Wróblewski B. Węgierski 563 km 6. 7. 1967	USA S. Lincoln C. Crowel 651,118 km 23.5.1970	P. Majewska R. Sokołowska 467,2 km 14.7.1968	POLSKA P. Majewska R. Sokołowska 467,2 km 14.7.1968
PRZEWYŻSZENIE	Stanisław Józefczak 10 655 m 4.1.61	USA Paul. F. Bikle 12 894 m 25.2.61	Lidia Pazio 7 870 m 9. 12. 1962	W. BRYTANIA Anne Burns 9 119 m 13.1.61	St. Józefczak Jan Tarczoń 11 680 m 5.11.1966	POLSKA St. Józefczak Jan Tarczoń 11 680 m 5. 11. 1966	A. Dankowska M. Matelska 8 430 m 17. 10. 1967	POLSKA A. Dankowska M. Matelska 8 430 m 17.10.1967
WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA	Stanisław Józefczak 11 860 m 4.1.61	USA Paul F. Bikle 14 102 m 25.2.61	Lidia Pazio 8 950 m 9. 12. 1962	USA Betsy Woodward 12 190.2 m 14.4.55	St. Józefczak Jan Tarczoń 12 560 m 5.11.1966	USA Laurence Edgar H. E. Klieforth 13 489 m 19.3.52	A. Dankowska M. Matelska 9 174 m 17.10.1967	W. BRYTANIA A. Burns J. Desch 9 519 m 5. 1. 1967
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU PO TRASIE TRÓJKĄTA 100 km	Kazimierz Gorzkiewicz 128,05 km/h 7.8.1969	NRF W. Neubert 155,057 km/h 5.7.1970	Adela Dankowska 103,87 km/h 18.5.1966	AFRYKA PŁD. Y. Leeman 110,19 km/h 4.1.1966	Stanisław Kluk A. Wyrzanowski 107,78 km/h 2. 9. 1964	USA J. C. Lincoln Ch. L. Crowl 117,372 km/h 24.5.1971	Wiera Kamińska E. Sawoń 88,64 km/h 19.7.1965	AFRYKA PŁD. Human Leeman 90,95 km/h 27.12.1967
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 km	Jerzy Popiel 95,355 km/h 19. 2. 1963	NRF A. Roehm 138,30 km/h 4.6.1967	A. Dankowska 82,79 km/h 3.8.63	AFRYKA PŁD. Y. Leeman 106,18 km/h 14.1.1966	Julian Ziobro Z. Krystek 74,6 km/h 13. 6. 1962	AFR. POŁ. Brian Stevens Hugh Kearsland 104,7 km/h 10.1.1970	P. Majewska S. Strzadała 68,52 km/h 4.7.63	ZSRR Olga Manafowa W. Łomowa 74,314 km/h 12. 6. 1964
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU PO TRASIE TRÓJKĄTA 500 km	Franciszek Kępka 95,71 km/h 9.8.1969	AFRYKA PŁD. M. Jackson 135,32 km/h 28.12.1967	Adela Dankowska 69,40 km/h 3.8.1969	W. BRYTANIA Anne Burns 103,33 km/h 25. 12. 1963	Alfred Bzyl L. Piasecki 77,54 km/h 14.7.1968	NRF Helmut Sorg Heinz Sorg 83,74 km/h 7. 1. 1964		ZSRR T. Zagajnowa Łobanowa 69,598 km/h 29.5.1969

KRAJOWE SZYBOWCOWE WYCZYNY HOMOLOGOWANE
(stan na dzień 1. I. 1972 r.)

KONKURENCJA	D-I szybowce jednomiejscowe		D-II szybowce wielomiejscowe	
	Ogólny	Kobiecy	Ogólny	Kobiecy
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO NA TRASIE 100 KM	Marian Gorzelak 140,1 km/h 6.6.62	Lucyna Krzywonos 118,2 km/h 6.6.62	M. Kozdra Z. Radański 141,81 km/h 27.5.1968	Hanna Badura K. Pietraszek 112,0 km/h 6.6.62
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO NA TRASIE 200 KM	Mieczysław Kozdra 124,8 km/h 9.6.69	Pelagia Majewska 85,8 km/h 17.6.59	Tadeusz Śliwak Urszula Śliwak 108,5 km/h 17.6.59	
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO NA TRASIE 300 KM	Tadeusz Góra 105,5 km/h 9.5.56	Lucyna Krzywonos 100,54 km/h 9.6.56	Kazimierz Rossa G. Chałubek 60 km/h 30.7.50	Wanda Adamek M. Sitarska 86,24 km/h 29.5.53
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO NA TRASIE 400 KM	Jerzy Adamek 70,8 km/h 20.7.50			
PRĘDKOŚĆ PRZELOTU DOCELOWEGO NA TRASIE 500 KM	Roman Zydorczak 76,58 km/h 19.7.52		Aleksander Pawlikowski Z. Pakiełewicz 69,75 km/h 19.7.51	

UCZESTNICY I i II LIGI SZYBOWCOWEJ

I LIGA: Stanisław Kluk (Stalowa Wola) **Franciszek Kępka** (Bielsko), **Henryk Muszyński** (Ostrów Wlkp.), **Jan Wróblewski** (Bydgoszcz), **Janusz Gogala** i **Stanisław Witek** (Wrocław), **Czesław Bednarski** (Częstochowa), **Andrzej Kmiotek** (Warszawa), **Edward Popiołek** (Kraków), **Pelagia Majewska** i **Mirosław Królikowski** (Warszawa), **Henryk Poźniak** (Stalowa Wola), **Edward Makula** (Katowice), **Adela Dankowska** i **Stanisław Wujczak** (Leszno), **Stanisław Zientek** (Bielsko-Biała), **Tomasz Kawa** (Gliwice), **Marek Małolepszy** (Częstochowa), **Jerzy Góźdź** (Ostrów Wlkp.), **Eligiusz Wawrzyniak** (Lubin), **Ryszard Pałczyński** (Grudziądz). **Józef Górecki** (Toruń), **Jan Madejczyk** (W-wa), **Henryk Jaworski** (Świdnik), **Jerzy Szempliński** (Jelenia Góra), **Alfred Bzyl** (Bydgoszcz), **Wiktor Sznurowski** i **Wojciech Mozdyniewicz** (W-wa). **Zbigniew Noszczyk** (Lublin), **Adam Zięba** (Stalowa Wola). **Józef Pieczewski** (Łódź), **Stanisław Kolasa** (Kielce), **Andrzej Ciesielski** (Lublin), **Janusz Wasilewski** (Wrocław), **Julian Ziobro** (Krosno).

II LIGA (zawody im. Grzeszczyka): **Gromosław Czempiński, Zdzisław Piotkowiak, Andrzej Rataj, Jerzy Pawłowski** i **Janusz Centka** (wszyscy Poznań), **Jerzy Brański** (Białystok), **Władysław Bubień** i **Jerzy Dyczkowski** (Lublin), **Włodzimierz Grabek, Andrzej Bański, Piotr Szczepański, Krzysztof Włodarkiewicz** i **Włodzimierz Chmielewicz** (wszyscy Warszawa) **Bogusław Haman, Jerzy Adamkiewicz, Mirosław Gajewski** i **Józef Michta** (wszyscy Kielce), **Mieczysław Przybylski, Stanisław Błasiak** i **Jerzy Musiał** (wszyscy Wrocław) **Paweł Barteczko** (Lubin), **Karol Kaniewski** (Płock), **Tadeusz Jacniacki** (Częstochowa), **Lucjan Mężyk** (Rybnik), **Andrzej Bylok** (Bielsko-Biała), **Jan Gałuszka** (Krosno), **Mirosław Nalepa** i **Zygmunt Wania** (Rzeszów), **Kazimierz Gorzkiewicz** (Gdańsk), **Henryk Sienkiewicz** (Zielona Góra), **Edward Sosnowski** (Toruń). **Halina Liwska** (Łódź), **Antoni Schabowski** (Rzeszów), **Adam Sikora** (Ostrów Wlkp.), **Wojciech Knyż** (W-wa) i **Sławomir Kwiatkowski** (Katowice).

DYSKUTUJEMY O PROBLEMACH SPADOCHRONOWYCH

PROWADZIŁEM niejednokrotnie rozmowy z kolegami instruktorami na temat szkolenia, wyczynu itp. Analizując później te rozmowy i zgłaszane postulaty, dochodziłem do wniosku, że rzeczywiście często nie opłacalne są wypowiedzi czy starania. Utarło się bowiem przekonanie, że „nie warto się narażać, wychylać i... podpadać".

Wyciągnąłem wszak inny też wiosek. Ponieważ niewielkie są dla nas szanse na doczekanie emerytury w spadochroniarstwie, tym bardziej starajmy się działać. Być może nie „ruszymy z posad bryły „świata", lecz próbujmy, połączmy nasze wysiłki.

Zacznijmy od problemu sympatii kibiców i społeczeństwa do spadochroniarstwa. Sądzę, że powinniśmy być bliżej społeczeństwa m. in. przez organizowanie skoków pokazowych, efektownych, poprzedzonych umiejętną propagandą. Niestety brak tu śmielszej inicjatywy, a i ta niejednokrotnie hamowana jest zbyt asekuracyjnymi, nieżyciowymi obecnie przepisami wykonywania skoków (np. wymiary terenów przygodnych).

Oceniając wyniki naszych czołowych spadochroniarzy w zawodach poza granicami kraju odnoszę wrażenie, że dopóty nie będą lepsze dopóki nie zmieni się radykalnie forma szkolenia kadry narodowej, a skład jej nie zostanie rozszerzony. Czy nie można połączyć obozów kadry juniorów i seniorów? Trening zaś kadry narodowej nie powinien ograniczać się do 2—3 obozów w ciągu roku, które w sumie zapewniają około 2 miesięcy treningu pod okiem trenera. Jest to stanowczo za mało. A gdzie jest nasza kadra od października do początku maja? Odpowiedź prosta — w klubach macierzystych, a więc tam, gdzie brakuje resursu, paliwa i spadochronów, które najczęściej w tym okresie są w remoncie. A czy w tym okresie kadra nie powinna przebywać na dwóch kilkunastodniowych obozach nastawionych na poprawę kondycji fizycznej oraz trening w skokach? Supremacja skoczków wojskowych w naszym kraju jest najlepszym dowodem ścisłego związku rodzaju i jakości treningu z wynikami. Ile daje możliwość wykonywania skoków bez konieczności liczenia się z resursem, natychmiastowy niemal remont uszkodzonego sprzętu, doskonale wyposażone sale gimnastyczne — nie muszę szerzej uzasadniać.

Można by dyskutować jeszcze bardzo długo na ten temat, lecz nas interesuje całość wyczynu spadochronowego, a nie tylko problem kadry narodowej. Rozpatrując zaś wielkość nakładów na spadochroniarstwo polskie, nie spoglądamy na inne kraje. Oczywiście, tak wygodniej! Popatrzmy też bezstronnie na setki i tysiące klubów, drużyn w innych dziedzinach sportu. Ile tam kosztuje sprzęt, ile pochłaniają wszelkie dodatki i wyrównania, jak wielka jest suma nagród, wydatków propagandowych, ubiorów na trening i „od święta". Czy ktoś to porównał?

Mimo wszystko żądamy od spadochroniarzy wyników zaskakujących, rewelacyjnych, a przynajmniej zadowalających. Lecz czy na to pozwalają nam stworzone i stwarzane warunki? Czy dysponujemy w aeroklubach dostateczną ilością sprzętu? Przyjrzyjmy się. Brak nam wystarczającej ilości spadochronów szkolnych, nie mamy wcale spadochronów przejściowych, mało też jest wyczynowych. Brak jest części zamiennych. Podobnie wygląda sytuacja w osprzęcie i sprzęcie pomocniczym: wysokościomierzy, stoperów, butów, stołów polowych, kombinezonów — brak! Oddzielny problem (!) — to remont spadochronów.

Członek kadry narodowej wyjeżdżając na obóz szkoleniowo-treningowy zabiera z klubu spadochron zapasowy, kompletną tablicę przyrządów, automat i kask. Tym samym ogranicza działalność pozostałych członków sekcji, krępuje możliwości instruktora, któremu i tak się nie przelewa.

W tym czasie w aeroklubie toczy się codzienne życie. Szkolenie trwa. Szkolenie wyczynowe (ogólnie wiadomo) zaczyna się od nauki celności lądowania oraz wykonywania figur akrobacji. Czy jednak przebieg tego szkolenia jest prawidłowy. Czy spełnione są warunki bezpieczeństwa skoków? Czy instruktor spadochronowy jest *tylko* instruktorem szkolącym i wychowującym. NIE! Dlaczego — zapytacie. Odpowiedzi są proste.

INSTRUKTOR CZY OMNIBUS?

Chcąc prawidłowo szkolić spadochroniarzy na ziemi i w powietrzu, musimy im poświęcać dużo czasu i uwagi. Tymczasem wypełniamy zaś *masę* dokumentacji, która pozwala sądzić, że w niedługim czasie sprowadzimy spadochroniarstwo do metod szkolenia korespondencyjnego. Przed 15 laty w sekcji pracowało dwóch instruktorów, a sekcja wykonywała 300—600 skoków w roku. Był wówczas czas na drobne naprawy spadochronów, był czas na wypełnianie dokumentacji. Teraz pracuje *jeden* instruktor, a jego sekcja wykonuje średnio około tysiąca skoków. Jeden zaś skok wpisywany jest do dokumentacji pięciokrotnie:

1) tablica planowa skoków,
2) książka ewidencyjna skoków.
3) karta ewidencyjna skoczka,
4) metryka spadochronu (wpisanie skoku i układania),
5) grafik szkolenia.

Nie chcę wymieniać innej dokumentacji, której zakres jest powszechnie znany.

Wspomniałem o warunkach bezpieczeństwa skoków, ponieważ mam na myśli czynione przez kierownictwa klubów i księgowych „oszczędności" na zakupie, np. prawidłowych butów dla początkujących skoczków. A czy ewentualne odszkodowania nie przekraczają kosztów obuwia? Czy pieniądze wypłacane jako odszkodowania nie są *naszymi* pieniędzmi?

Popatrzmy teraz na pracę instruktora, na zakres jego obowiązków. Wszyscy dobrze wiemy, że w aeroklubach instruktor spadochronowy jest:

- instruktorem szkolącym,
- magazynierem sprzętu spadochronowego,
- układaczem
- mechanikiem spadochronowym,
- propagandzistą (prowadzenie naboru),
- kancelistą (stosy dokumentacji),

a do tego może być zaszczycony funkcją sekretarza zespołu BiHL, kierownika lotów itp.

Kiedy więc ma on znaleźć czas na spokojne prowadzenie szkolenia naziemnego w spadaniu, w akrobacji spadochronowej?

Parę słów o braku w aeroklubach specjalistów — instruktorów w zakresie wyczynu spadochronowego. Zdecydowana większość instruktorów pracuje od 15—20 lat. I oni byli kiedyś spadochroniarzami-zawodnikami. Jednak szkoląc później Ligockich, Boberów, Jakubowskich i im podobnych, ci instruktorzy — ich instruktorzy (!) stali na ziemi, obserwowali i udzielali uwag. Stojąc zaś — cofali się pod względem własnego opanowania techniki skoku wyczynowego. Dając innym *maximum*, sami ograniczali swoją bieżącą liczbę skoków do *minimum*. A czy tak trudno zorganizować choćby dwutygodniowy kurs doskonalący dla „starych" instruktorów (poza coroczną odprawą)?

Wniosek generalny — należy zwiększyć liczbę skoków wykonywanych w naszym kraju w ogóle i przez czołowych skoczków — w szczególności. W historii spadochroniarstwa nie mieliśmy FORTUNY, ale mieliśmy A. FRANKE (1958) i E. LIGOCKIEGO (1968). Dajmy możliwości, stwórzmy realne warunki, a będziemy mieli też słynnych skoczków spadochronowych!

Jeszcze raz przypomnę. Dlaczego 3/4 kadry narodowej — to skoczkowie wojskowi? I to nie tylko w naszym kraju. To właśnie rezultat prawidłowego zabezpieczenia tej dziedziny sportu.

W aeroklubach zaś wystarczająca ilość sprzętu, osprzętu oraz trudności związane z remontem spadochronów uszkodzonych w czasie trwania sezonu, są powodem „kulejącego" wyczynu. Dochodzi do tego rozbicie pracy instruktora na czynności nie związane bezpośrednio ze szkoleniem.

A szkolenie wyczynowe w Krośnie? W ubiegłym roku zgłosiłem 5 skoczków I klasy na turnus wyczynowy. Otrzymałem odmowę. Przyczyna? Odwołanie turnusu ze względu na małą liczbę zgłoszeń. Aż trudno było uwierzyć! Czyżby tylko w Gliwicach skoczkowie chcieli korzystać z takich udogodnień? Czyż nie jest to forma marnotrawstwa?

Inna rzecz, że przejazd skoczka przez całą niemal Polskę z całym wyposażeniem — „tobołem" mogącym przerazić nawet wielbłąda, w zapchanym wagonie, nie jest perspektywą zbyt przyjemną. Dlatego może by jednak pomyśleć (jakie doskonałe warunki ma Leszno!) o drugim ośrodku, czynnym choćby tylko przez dwa miesiące?

Nie ulega bowiem wątpliwości, że atrakcyjne szkolenie, to jest wykonywanie dużej liczby skoków na akrobację, skoki zespołowe i sztafetowe, w terenie przygodnym i na celność lądowania, a także skoki nocne, próby rekordów, konkurencje biegowe i pływackie (oj, Leszno, Leszno) — byłoby przyczyną pielgrzymek skoczków spadochronowych do owej „Mekki".

J. STELMASZYK

Wolna trybuna

OBOZY?

W tym roku, jak i w ubiegłych latach, zostały zorganizowane tzw. obozy kondycyjne dla kadry zawodowej w lotnictwie sportowym i nie tylko. Faktycznie była to na prędce i dorywczo organizowana realizacja odpowiedniego paragrafu przepisów państwowych o trosce o personel latający.

Według mnie była to faktycznie akcja i w dodatku tylko formalna. Prawidłowego odpoczynku kadry tą drogą się nie zapewni. Zwłaszcza, że część kadry — i my wszyscy — starzeje się. Wydaje się, że jest to pójście na maksymalną wygodę organizatorów, aby bazy wypoczynku przewidzieć w olbrzymich zbiorowiskach typu Mikuszowice, Iwonicz, Karpacz czy Zakopane. W miastach tych wypoczynek jest wątpliwy. W praktyce sprowadza się to do wielogodzinnej gry w karty, zarywanych nocy w oparach... nikotyny, niechęci do rannego wstawania i tzw. czynnego wypoczynku „preferowanego" przez organizatorów.

Ażeby układ jakoś grał, dobiera się czy mianuje odpowiednio leniwych kierowników i misterium odfajkowane. No cóż, nikt nie przekupny i w miarę rozsądny na kontrolę realizacji zarządzeń jakoś nie jeździ, zresztą może też by zagrał w karty... do jutra.

Że ta aktualna forma wypoczynku nie budzi odpowiedniego szacunku wśród kadry, widoczne jest po licznych prośbach o zwolnienie z obozu, szybszy powrót, wypis.

Sądzę, że dla prawdziwego wypoczynku zimowego potrzebne są pobyty w schroniskach wysokogórskich, ale o tym trzeba myśleć... w lecie. Rozwiązaniem połowicznym są indywidualne pobyty w schroniskach.

Ludzie od organizacji lotów chcą mieć też coś zorganizowanego dla siebie, coś gotowego. Właśnie — na przykład — obóz kondycyjny. Należy jednak wykluczyć ewentualną organizację imprez wodnych we wrześniu — to nie romantyzm a... reumatyzm.

Natomiast należy wziąć pod uwagę autentyczny kalendarz sezonu lotniczego. Kiedy we wrześniu zaczyna się złota polska jesień, słabo jest z frekwencją pilotów na lotnisku (nauka), kończą się ostatnie krople paliwa, złotówki i imprezy, kończy się energia ludzka. Właśnie w tym okresie za radą ekonomistów i socjologów różne towarzystwa lotnicze starają się przedłużyć swoim pracownikom lato — nie gwoli dalszego wysiłku, a relaksu. Ma to wyraz w organizacji czynnego wypoczynku. Nie przypadkiem w tym czasie w schroniskach i na szlakach górskich spotyka się tylu pilotów wojskowych.

W aeroklubach regionalnych też są turyści, którzy latają szybko, ale za to chodzą już wolniej (ach! ta otyłość). Lubią łowić ryby, chodzić na grzyby, zbierać borówki, znaczki... turystyczne itp. Nawet w naszych górach — za złotówki — piękny, a zwykle i słoneczny wrzesień sypie owocem, (borówki jeżyny, jagody).

Zatem wniosek. Trzeba zorganizować coś turystycznego już we wrześniu i w jakimś schronisku. Kierownikiem powinien być dobry organizator, a wówczas wszystkie „obiektywne" trudności zmaleją. Rutyna tumiwisistów jest społecznie szkodliwa. Najwyższy już czas przewietrzyć nasze przyzwyczajenia w zakresie dbałości o zdrowie personelu latającego i zobaczyć, jak stoimy w miejscu, gdy tyle w Polsce się zmienia.

STEFAN PALECKI
Iwonicz

25 lat AEROKLUBU RZESZOWSKIEGO

Instruktor Mirosław Nalepa (pierwszy z lewej) oraz najzdolniejsi reprezentanci młodego pokolenia samolotowych pilotów rzeszowskich — Jan Baran (w środku) i Witold Świadek — mistrz juniorów samolotowych z ubiegłego roku.
Zdjęcia: T. Budziński (2)

W styczniu br. działacze i piloci Aeroklubu Rzeszowskiego zebrali się na swoje kolejne, jubileuszowe, bo już 25 Walne Zgromadzenie. Wprawdzie — gwoli dokładności historycznej — 25 lat „stuknęło" Aeroklubowi Rzeszowskiemu w końcu 1971 r., to jednak zasadnicze uroczystości jubileuszowe przełożyliśmy na styczeń tego roku.

Jak wynika z dokumentów wydanych przez Urząd Wojewódzki, nasz klub został usankcjonowany w maju 1946 r. i w miesiącach jesiennych tamtego roku rozpoczął praktyczną działalność.

U podstaw narodzenia się lotniczej jednostki na terenie miasta Rzeszowa leżała wielka i ofiarna praca jej założycieli. Byli wśród nich między innymi: **Jan Mirek** — były wojewoda i poseł na sejm, **Jan Mączyński** — instruktor szybowcowy jeszcze sprzed wojny, a późniejszy prezes Aeroklubu Wrocławskiego, **Eugeniusz Biłyk, Stanisław Tauter, Eugeniusz Ferenc,** instruktor samolotowy **Teofil Kępka** oraz społeczni działacze — **Kowalski, Wierzbicki, Krajewski** (z PLL LOT).

Lotnisko w Jasionce przed 25 laty było kompletnie zniszczone bombami i minami. Z wyrównanego na prędce krańca tego lotniska startowały nasze wojskowe samoloty do walk z bandami UPA i WIN, które rozwijały swoją bandycką działalność na terenie niemal całego naszego województwa. Na tym właśnie kawałku równego pola Aeroklub Rzeszowski rozwinął swoją lotniczą działalność. Wyposażenie klubu składało się z 2 samolotów PO-2, przyprowadzonych z Inowrocławia. Dalszym naszym nabytkiem był samolot Piper-Cub, na którym przyleciał z Gdańska instr. Kępka. Jak na początek i owe czasy, nie było to wcale źle. Pomoc WSK oraz troskliwa opieka ze strony pilotów gwarantowały bezpieczeństwo i prawidłową konserwację sprzętu. Urzeczywistniało się marzenie wielu okupacyjnych nieprzespanych nocy. LATAĆ.

Jak to jednak w życiu bywa, przyszły z czasem i gorsze lata. Nadszedł czas, kiedy sprzętu samolotowego zabrakło w aeroklubie, kiedy wyszkoleni szybownicy długo czekali na powstanie sekcji szybowcowej. Rok 1949. Do aeroklubu przychodzi pierwszy etatowy pracownik — instruktor **Tadeusz Odor,** który jest organizatorem pierwszych poczynań aeroklubu. Otrzymujemy pierwszy własny lokal w Rzeszowie. Napływają wciąż młodzi ludzie, wyszkoleni po wojnie, wśród nich nieoceniony w pomysłach organizacyjnych i pełen poświęcenia dla lotnictwa **Roman Przepióra,** dzisiejszy kierownik. Nacisk na zarząd aeroklubu i jego władze jest coraz większy. Nie wystarczają dotychczasowe ramy organizacyjne, w których zamknięte były aerokluby. Władze wychodzą lotniczej młodzieży naprzeciw. Aeroklub Rzeszowski otrzymuje nowy hangar, budynek administracyjny, benzynownię i inne potrzebne urządzenia. Napływa nowy sprzęt: samoloty, szybowce, spadochrony. Ciągnie do nas młodzież. Tak, bez przesady, klub nasz od założenia był aeroklubem młodych. Pamiętamy czasy, kiedy kierownik Aeroklubu Rzeszowskiego nie miał więcej niż 22 lata. Młodzi pełnią funkcje instruktorskie i techniczne. Lata się coraz więcej i coraz wydajniej. Na stanowisku kierownika klubu pracują w kolejności: **Roman Wiśniowski,** pracownik byłej Ligi Lotniczej w Rzeszowie, **Józef Paśkiewicz,** oficer WP **Zbigniew Kamiński, Witold Kowalewski** i od roku 1957 do chwili obecnej **Roman Przepióra.**

Jubileuszowy dorobek Aeroklubu Rzeszowskiego jest poważny, o czym świadczą podane niżej liczby. W sekcji szybowcowej na przestrzeni 25 lat wyszkolono 520 pilotów. Uzyskano 72 srebrne odznaki szybowcowe, 17 złotych i 4 złote z trzema diamentami. Wykonano 43 741 lotów szybowcowych w łącznym czasie 14 253 godz. Przeleciano po trasach zamkniętych i otwartych 128 997 kilometrów. W sekcji samolotowej szkoliło się i trenowało łącznie 140 pilotów, wylatując na potrzeby klubu 20 303 godziny.

W sekcji spadochronowej wyszkolono tylko dla potrzeb klubu 670 skoczków wykonując 13 890 skoków spadochronowych. 35 spadochroniarzy uzyskało złotą odznakę spadochronową, 50 — srebrną i 120 — brązową z wieńcem.
Sekcja modelarska, zaliczana do słabszych w kraju, mimo braków w dorobku wyczynowym posiada jednak niemałe zasługi w pracy masowej z młodzieżą. Przez jej szeregi przewinęło się w okresie 25-lecia ponad 12 500 dziewcząt i chłopców, uczących się modelarstwa podstawowego. Sekcja ta dopiero w ostatnich latach przechodzi swój renesans i skupia w tej chwili 39 licencjonowanych modelarzy. Powyższe wyniki uzyskano dzięki ofiarnej pracy kadry zawodowej aeroklubu, która wyrosła, wychowała się i... osiwiała w aeroklubie. Śmiało można rzec, że 80 proc. kadry zaczynało swoją pracę w chlubnych początkach aeroklubu. Wszyscy zachowali do dziś swój ówczesny młodzieńczy zapał. Na specjalne wyróżnienie zasługują: szef wyszkolenia **Antoni Schabowski,** instruktorzy **Marian Złamaniec,** nieżyjący już **Leszek Kuciński, Stanisław Wiśniewski, Bolesław Gargała** — obecny trener Spadochronowej Kadry Narodowej, **Tadeusz Gancarz** — obecnie rzeczoznawca KCSP w Rzeszowie, **Mirosław Nalepa** i **Wiesław Wiśniewski.** Na wyróżnienie zasługują ci, o których się zawsze najmniej mówi — szarzy bohaterowie naszej codziennej pracy, nasi mechanicy z szefem technicznym **Stanisławem Kurcem** na czele. Oni są współudziałowcami naszych osiągnięć: **Władysław Bąk, Stanisław Wiktor, Henryk Wojciechowski, Stanisław Sala, Stanisław Szczur, Stanisław Cyrek** i **Stanisław Orzech.** Na słowa uznania zasługuje również nasz pion administracyjny, była główna księgowa — **Zofia Jaśkiewicz,** która odeszła w 1971 r. na emeryturę po 20 latach ofiarnej pracy w naszej jednostce oraz obecnie piastująca tą funkcję **Teresa Zybura,** z 17-letnim stażem w naszym aeroklubie.

W minionym 25-leciu z Aeroklubu Rzeszowskiego wyszło wielu wychowanków pełniących dzisiaj odpowiedzialne funkcje w różnych dziedzinach gospodarki narodowej, w lotnictwie wojskowym, PLL LOT, w przemyśle lotniczym, w lotnictwie sanitarnym, gospodarczym i sportowym w innych aeroklubach regionalnych. Wychowaliśmy grono sportowców lotniczych, którzy poważnie liczyli się i nadal się liczą w naszym sporcie. Szybownicy **Julian Ziobro i Stanisław Ratusiński, Antoni Schabowski,** były mistrz Polski w akrobacji samolotowej, **Bolesław Gargała** — trener-koordynator Spadochronowej Kadry Narodowej, wielokrotny reprezentant Polski na spadochronowych mistrzostwach świata, były wicemistrz Polski w akrobacji samolotowej **Anatol Kokoszka,** doskonały pilot akrobacyjny, wielokrotny reprezentant Polski na międzynarodowych zawodach i mistrzostwach świata **Felicjan Kawala.** Spadochronowy wicemistrz Polski **Henryk Rozwadowski,** czołowi skoczkowie spadochronowi, kadrowicze, **Wacław Czyż, Jacek Haloń, Jan Bober** i zdobywca tytułu Spadochronowego Mistrza Jugosławii **Janusz Mac. Jan Baran** wicemistrz kadry samolotowej juniorów — w 1970 r. **Witold Świadek** — mistrz juniorów samolotowych w 1971 r. i **Lesław Stafiej** — 4 miejsce na samolotowych zawodach kadry juniorów.

Byliśmy organizatorami wielu imprez lotniczych. 20 razy organizowaliśmy wielkie pokazy lotnicze z okazji Dni Lotnictwa, które oglądały tysiace widzów. 10 razy Okręgowe Zawody Szybowcowe, 3 razy Rzeszowskie Zawody Samolotowe, 3 razy Okręgowe Zawody Spadochronowe, 2 razy Ogólnopolski Zlot Samolotowych Zespołów Akrobacyjnych — pierwszy raz jako inicjatorzy tej imprezy. Przeprowadziliśmy też Spadochronowe Mistrzostwa Polski i Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji. W 1970 r. byliśmy gospodarzami etapu Rajdu Dziennikarzy i Pilotów i współorganizatorami rajdu pilotów czechosłowackich, lecących szlakiem 1 Mieszanej Lotniczej Dywizji **Czechosłowackiej z Przemyśla, przez Rzeszów do Pragi.** Niezależnie od powyższych imprez organizowaliśmy 4 razy nasze rzeszowskie rajdy dookoła Polski z okazji różnych rocznic politycznych i państwowych.

Na przestrzeni minionych lat przeprowadziliśmy wiele poważnych akcji społeczno-politycznych, jak wybudowanie w czynie społecznym przez aktyw lotniczy rzeszowszczyzny pomnika na terenie byłej szkoły szybowcowej w Ustianowej, ku czci poległych w II wojnie światowej pilotów wychowanków Ustianowej. W dniu odsłonięcia pomnika, przy udziale wojewódzkich władz partyjnych i administracyjnych, odbył się w Ustrzykach olbrzymi wiec antywojenny powiatów: sanockiego, leskiego, ustrzyckiego i innych.

Podejmowaliśmy szereg akcji społeczno-politycznych, do których angażowaliśmy młodzież zrzeszoną w naszych kołach lotniczych. To w Rzeszowie powstały Eskadry Sześciolatki, Eskadry Zwycięstwa dla uczczenia 25 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim, Eskadry Czynu Społecznego dla poparcia uchwał VII i VIII Plenum KC PZPR oraz Patrole Zwiadu Lotniczego dla uczczenia 30 rocznicy powstania PPR. Wartość podejmowanych czynów społecznych przez członków tych eskadr obejmuje kilkadziesiąt tysięcy wypracowanych przez młodzież złotówek.

Wypracowaliśmy w minionym okresie wiele pożytecznych dla naszej organizacji form współdziałania z innymi organizacjami społecznymi, takimi jak: ZMS, ZHP i LOK, których kontynuowanie pomaga nam w naszej codziennej pracy. Przeprowadzona w naszych sekcjach specjalnościowych przedzjazdowa dyskusja, w której wzięli udział wszyscy nasi społeczni działacze i piloci, pozwoliła na sformułowanie szeregu, zadaniem naszych instancji partyjnych, wartościowych wniosków, które publikowane były już na łamach „Skrzydlatej Polski".

Ostatnio odbyte Walne Zgromadzenie Aeroklubu Rzeszowskiego ukierunkowało działalność klubu na jeszcze większe niż dotychczas zespolenie Aeroklubu Rzeszowskiego z przemysłem lotniczym reprezentowanym na naszym terenie przez rzeszowską WSK. Reprezentujemy pogląd, że każdy student studiujący na Wydziale Lotniczym Wyższej Szkoły Inżynieryjnej w Rzeszowie będzie mógł podczas studiów przejść w naszym klubie praktyczne szkolenie szybowcowe bądź samolotowe, co bardziej zwiąże go z obranym kierunkiem studiów, a w późniejszym okresie z rodzajem wykonywanej pracy. Postulowano również dalszy rozwój sportu lotniczego, szkolenia młodego narybku dla potrzeb sportu samolotowego i dla potrzeb innych rodzajów lotnictwa. Sugerowano również utworzenie Koła Seniorów Lotniczych przy Aeroklubie Rzeszowskim.

Nie sposób w wąskich ramach tego artykułu omówić wszystkie nasze osiągnięcia na przestrzeni minionych 25 lat. Wchodzimy w okres nowego ćwierćwiecza z przekonaniem, że przyszłe wyniki będą jeszcze lepsze.

TADEUSZ ODOR

Każdego roku latem na lotnisku w Jasionce szkoli się młodzież. Oto jedna z ostatnich grup kandydatów na... zdobywców przestworzy.

W poprzedniej naszej Wkładce „Aeroklub PRL" zostało opuszczone nazwisko autora artykułu dyskusyjnego pt. NOWE POSTULATY. Czytelników i Autora — instr. spad. WIESŁAWA WIŚNIEWSKIEGO, przepraszamy bardzo za to niedopatrzenie. (red.)

Z OBRAD KOMISJI SPADOCHRONOWEJ FAI

W kolejnym, corocznym posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Spadochronowej (2—3 luty br., Paryż) wzięło udział 24 delegatów aeroklubów narodowych — stałych członków CIP — FAI. Ze strony polskiej w posiedzeniu uczestniczył przewodniczący Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. W drugim dniu obrad w posiedzeniu uczestniczyli również Fred Forrer — przewodniczący FAI oraz C. E. Hennecart — dyrektor generalny FAI.

Program dwudniowych obrad był bardzo bogaty. W dużym skrócie chciałbym przedstawić kilka — moim zdaniem — najważniejszych spraw. Powołana na poprzednim posiedzeniu podkomisja opracowała nowe przepisy dotyczące rekordów spadochronowych. Zaakceptowane przez Komisję propozycje ustalają zredukowanie ilości rekordów do 36, wprowadzając przy tym nowe: na akrobację, sztafetę i gwiazdę. Rekordowe skoki celnościowe zakładają tylko jedną wysokość wyskoku, wybraną dowolnie w granicach pomiędzy 800 a 2000 m. Wysokość wyskoku stwierdzać będzie sędzia znajdujący się na pokładzie samolotu. Pomiar wysokości przy pomocy barografu jest obowiązkowy tylko przy skokach wysokościowych. Skończą się zatem dla nas trudności „barografowe". Rekordowe skoki na akrobację obejmującą średni czas trzech dotychczasowych „wiązanek", przy czym liczone będą tylko skoki wykonane bezbłędnie. Nowe przypisy, po odpowiednim dopracowaniu ich przez powołaną podkomisję, powinny być zatwierdzone w r. 1973.

Przez kilka ostatnich lat wprowadzonych zostało lub też zgłoszonych szereg zmian i uzupełnień do części V (Spadochroniarstwo) Kodeksu Sportowego. Do szczegółowego opracowania zgłoszonych propozycji powołano podkomisję, zaś sekretariat FAI zobowiązał się wydać w 1973 roku nowe, jednolite przepisy spadochronowe ze wszystkimi dotychczas wprowadzonymi zmianami. Jest to ze wszech miar oczekiwana edycja, gdyż ostatnie wydane przez FAI przepisy mają datę 1964 r.

Komisja nie zatwierdzała nowych kandydatur na sędziów międzynarodowych. (Polska, jak wiadomo, posiada 11 sędziów klasy międzynarodowej, zatwierdzonych przez CIP — FAI). Sprawa ta wiąże się z nowym regulaminem sędziów międzynarodowych, który został już opracowany — i był w roku ub. dyskutowany na naszej Komisji Spadochronowej — lecz zatwierdzony zostanie po ostatecznym dopracowaniu tekstu przez powołaną w tym celu podkomisję.

Z omawianych na Komisji spraw najwięcej bodaj czasu poświęcono organizacji XI Spadochronowych Mistrzostw Świata. W rb. Mistrzostwa Świata przeprowadzone będą w małym miasteczku uniwersyteckim Tahlequah, w stanie Oklahoma (5—20 sierpnia), gdzie dotychczas rozegrano już trzy razy mistrzostwa Stanów Zjednoczonych. Delegat USA udzielił na Komisji kilku ogólnych informacji na ten temat, zapewniając nadesłanie szczegółowych materiałów na adres aeroklubów narodowych.

Podkreślić należy dwie innowacje: zwiększona zostaje ilość wykonywanych skoków do 10 na celność i do 5 na akrobację oraz to, że wyrzuty dokonywane będą ze śmigłowców.

Według uzyskanych, wstępnych danych warunki meteorologiczne są w Tahlequah trudne.

Organizatorzy spodziewają się rekordowej obsady mistrzostw, dojdą przecież kraje kontynentu amerykańskiego. Biorąc zatem pod uwagę dużą obsadę mistrzostw, zwiększone ilości skoków oraz trudne warunki meteorologiczne, należy przewidywać ciężką walkę o medalowe trofea.

Po długiej dyskusji i przeprowadzonym tajnym głosowaniu, na głównego sędziego mistrzostw wybrano znanego nam w Polsce Mikołaja Kalczewa, zaś na jego zastępcę L. Bachmana z USA.

Znając Mikołaja Kalczewa z jego rzeczowości i obiektywizmu należy mieć nadzieję, że komisja sędziowska będzie pracowała na odpowiednio wysokim poziomie.

Z organizacji mistrzostw świata w 1974 roku Francja w zasadzie wycofała się, tłumacząc to reorganizacją władz lotnictwa cywilnego w ich kraju. W tej sytuacji gotowość organizacji mistrzostw zgłosiły Węgry, co zostało zaakceptowane większością głosów.

W wyniku tajnego głosowania Złoty Medal Spadochronowy na rok 1972 przyznano M. Priachinie z ZSRR, zaś dyplom Leonarda da Vinci p. Kohnke z NRF. Należy serdecznie pogratulować N. Priachinie, tej znanej i zasłużonej spadochroniarce, która jako trzecia osoba na świecie i jako pierwsza kobieta otrzyma to najwyższe wyróżnienie spadochronowe.

Na przewodniczącego Międzynarodowej Komisji Spadochronowej wybrano ponownie Ch. R. Mac Crone (USA), zaś wiceprzewodniczącymi zostali P. Chaix (Francja), również powtórnie i W. Kuczerawy (Czechosłowacja).

Kolejne posiedzenie CIP uwidacznia dalszy dynamiczny rozwój spadochroniarstwa na świecie (Spadochronowo-narciarskie zawody o puchar Alp, II spadochronowe mistrzostwa panamerykańskie i inne) i uświadamia starą prawdę, że w coraz bardziej rosnącej konkurencji nie tylko talentem lecz przede wszystkim ciężką pracą można będzie sięgać po laury. Nasi skoczkowie niejednokrotnie udowadniali, że potrafią solidnie pracować. Oby tylko mieli odpowiednie możliwości i warunki, równorzędne, jakie mają ich koledzy — spadochroniarze z przodujących potęg spadochronowych.

JERZY ŚWIĄTEK

BIULETYN SPORTOWY APRL NR 477

Diamenty za przeloty po trasach zamkniętych 300 km.

17 (975)	Marian Stanisak	— 336 km	(9.5.1971)
18 (976)	Wojciech Walski	— 331 km	(27.7.1971)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

15 (465)	Stanisław Hajduk	— 5800 m	(6.11.1971)
16 (466)	Teresa Ćwik	— 6600 m	(6.11.1971)
17 (467)	Wiesława Bortel	— 5900 m	(6.11.1971)
18 (468)	Jan Szydło	— 5850 m	(6.11.1971)
19 (469)	Janusz Trzeciak	— 5550 m	(6.11.1971)
20 (470)	Jerzy Jarmoluk	— 5850 m	(6.11.1971)
21 (471)	Jerzy Cieszyński	— 5850 m	(29.11.1971)
22 (472)	Stefan Danecki	— 5950 m	(29.11.1971)
23 (473)	Zdzisław Sadowski	5850 m	(29.11.1971)
24 (474)	Henryk Koprowicz	— 6250 m	(29.11.1971)
26 (475)	Tadeusz Studziżba	— 5300 m	(29.11.1971)

Złote Odznaki Szybowcowe

25 (812)	Józef Ambroziak	— 3150 m,	320 km	(3. 8.1971)
26 (813)	Jerzy Jarmoluk	— 5850 m,	343 km	(6.11.1971)
27 (814)	Edward Ligocki	— 3025 m,	302 km	(17.08.1971)
28 (815)	Józef Paja	— 4350 m,	330 km	(24.08.1971)
29 (816)	Teresa Ćwik	— 6600 m,	345 km	(6.11.1971)
30 (817)	Stanisław Hajduk	— 5800 m,	316 km	(6.11.1971)
31 (818)	Janusz Trzeciak	— 5550 m,	440 km	(6.11.1971)
32 (819)	Henryk Trela	— 4850 m,	310 km	(6.11.1971)
33 (820)	Jerzy Cieszyński	— 5850 m,	317 km	(29.11.1971)
34 (821)	Stefan Danecki	— 5950 m,	336 km	(29.11.1971)
35 (822)	Zdzisław Sadowski	— 5850 m,	320 km	(29.11.1971)
36 (823)	Henryk Koprowicz	— 6250 m,	305 km	(29.11.1971)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

171 (3904)	Ryszard Olchowski	— 5 h 26 min.,	1100 m,	75 km	(25.6.1971)
172 (3905)	Józef Marondel	— 5 h 08 min.,	1550 m,	55 km	(11.7.1971)
173 (3906)	Zbigniew Swierczyński	— 5 h 26 min.,	1700 m,	56 km	(14.7.1971)
174 (3907)	Marian-Marek Włoch	— 5 h 02 min.,	1300 m,	65 km	(24.7.1971)
175 (3908)	Leszek Moskwa	— 6 h 01 min.,	1500 m,	90 km	(24.7.1971)
180 (3913)	Jerzy Grzywa	— 5 h 20 min.,	1675 m,	53 km	(6.8.1971)
176 (3909)	Grzegorz Smołka	— 5 h 40 min.,	1500 m,	100 km	(25.7.1971)
177 (3910)	Maciej Socha	— 5 h 16 min.,	1425 m,	75 km	(23.7.1971)
178 (3911)	Grzegorz Czyż	— 5 h 02 min.,	1100 m,	72 km	(3.8.1971)
179 (3912)	Urszula Gold	— 5 h 20 min.,	1400 m,	79 km	(5.8.1971)

Sekretarz Generalny
Aeroklubu PRL
płk. dypl. STANISŁAW MILER

XIII KONGRES OSTIV

NA podstawie informacji otrzymanych z Sekretariatu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa (OSTIV), Aeroklub PRL zawiadamia, że w roku bieżącym, w okresie rozgrywania XIII Szybowcowych Mistrzostw Świata, odbędzie się XIII Kongres OSTIV.

Obrady Kongresu będą się odbywały w miejscu rozgrywania mistrzostw, tj. w miejscowości VRSAC, odległej około 80 km na północny wschód od Belgradu. Otwarcie Kongresu przewidziane jest na 12 lipca, a zakończenie 13 lipca. Konferencja Generalna z udziałem przedstawicieli członków czynnych wyznaczona została na 21 lipca. Dzienny koszt zakwaterowania i wyżywienia uczestnika Kongresu został przez gospodarza Kongresu (Związek Lotniczy Jugosławii) ustalony na 12 dolarów USA dziennie. Bliższe szczegóły dotyczące warunków zakwaterowania, żywienia, komunikacji itp. nie zostały dotychczas sprecyzowane.

Autorzy, którzy pragną wygłosić na Kongresie referaty na tematy techniczne lub meteorologiczne (obowiązkowo związane z szybownictwem), powinni przesłać bezpośrednio na podany niżej adres przewodniczącego odpowiedniej Sekcji OSTIV (z kopią dla APRL) następujące dane: imię i nazwisko, adres, tytuł referatu oraz jego krótkie streszczenie w jednym z dopuszczonych na Kongresie języków (angielski, francuski, niemiecki). Zgłoszenia referatów należy dokonać możliwie przed 30 kwietnia br. Zbyt późne zgłoszenie może uniemożliwić zarówno umieszczenie tytułu referatu w oficjalnym programie, jak i wygłoszenie go podczas Kongresu.

Przewodniczącymi sekcji OSTIV są: Sekcja Techniczna: Lit. Col. (ret.) Floyd J. Sweet, 1910 Massachusetts Aveneue, McLean, Virginia 222101, USA. Sekcja Meteorologiczna: Dr J. P. Kuettner, 345 17th Street, Boulder, Colorado 80302, USA.

Osoby zainteresowane XIII Kongresem OSTIV mogą uzyskać bardziej dokładne informacje w Dziale Technicznym Aeroklubu PRL, w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście 55 (tel. 25-20-21—24).

KOMISJE SPECJALNOŚCIOWE

SAMOLOTOWA

3 MARCA br, po raz pierwszy w tym roku, zebrała się na swym kolejnym posiedzeniu Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL. Tematem obrad był m. in. projekt nowego regulaminu pracy komisji specjalnościowych APRL. W wyniku dyskusji do projektu wniesiono szereg poprawek, które mają być uwzględnione w następnej wersji projektu.

Z kolei zebranym przedstawiono główne zamierzenia wyszkoleniowe i sportowe Aeroklubu PRL na 1972 r. W najważniejszej imprezie sezonu, Samolotowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji, które odbędą się w okresie od 17 do 31 lipca br. w Salon de Provence (Francja) reprezentacja Polski wystartować ma w składzie pięciu zawodników i jednej zawodniczki. Przedtem jednak, w dniach 9—18 czerwca br. rozszerzoną grupę naszych najlepszych pilotów czeka trudna próba w zawodach krajów socjalistycznych w Nitrze (Czechosłowacja). Przygotowania do tych występów odbywać się już będą na nowo zakupionych w Czechosłowacji samolotach Zlin 526 AFS, na których nasi piloci wystartują w Nitrze i Salon de Provence.

Sprawą hamującą dalszy rozwój samolotowej działalności szkoleniowej i sportowej w Aeroklubie PRL jest ograniczony resurs, czyli brak pokrycia finansowego na materiały pędne powyżej zaplanowanych trzydziestu tysięcy godzin. Komisja Samolotowa podkreśliła konieczność starań o zwiększenie tego resursu.

W czasie obrad podniesiono sprawę braku szerszej informacji z występów zagranicznych pilotów samolotowych w środkach masowego przekazu. Przykładem są ubiegłoroczne starty polskich akrobatów w poważnych imprezach rozgrywanych w Związku Radzieckim i Francji. Sprawa jest tym bardziej niezrozumiała, że w samolotach lecących z ekipą znajdują się wolne miejsca. Wyrażono pogląd że Aeroklub PRL mógłby spowodować wysłanie z ekipą dziennikarza, który zrelacjonowałby przebieg zawodów licznym w naszym kraju sympatykom sportu lotniczego.

Komisja Samolotowa wysoko oceniła organizację VII Lubelskich Zimowych Zawodów rozegranych w Świdniku, za co złożyła serdeczne podziękowanie gospodarzom tej pięknej imprezy.

Postanowiono wszcząć starania nad ustanowieniem i opracowaniem odznaki pilota samolotowego sportowego.

Krótkie informacje z obrad komisji specjalnościowych Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) złożyli: wiceprezes Aeroklubu PRL, płk. pil. St. Skalski (z Komisji Akrobacji Lotniczej) i inż. A. Abramowicz (z Komisji Sportowej). Z informacji tych wynika, że w tegorocznych mistrzostwach świata w akrobacji startować będzie ok. 65 pilotów na takich samolotach jak „Acrostar", Jak-18P, Pitts „Special", CAP-20, Zlin 526 AFS i innych. Czwarta i ostatnia konkurencja mistrzostw, w której brać będzie tylko 30 procent najlepszych pilotów, mieć będzie charakter pokazów dla publiczności, w związku z czym wykonywanie figur rozpoczynać się będzie z mniejszej wysokości niż w trzech pierwszych próbach.

Komisja Samolotowa wysłuchała ponadto wystąpienia członka Głównej Komisji Rewizyjnej Aeroklubu PRL, inż. Sroczyńskiego. Zwrócił on m. in. uwagę na brak pracy popularyzującej lotnictwo wśród młodzieży szkolnej. Podkreślił też konieczność dalszego rozwoju lotniczej działalności sportowej, zawierającej w sobie wielkie walory wychowawcze. Mówił także o potrzebie zorganizowanej pomocy coraz liczniejszym w Polsce lotniczym konstruktorom-amatorom. (kh)

MODELARSKA

W dniach 15 i 16 stycznia Komisja Modelarska Aeroklubu PRL obradowała na sesji wyjazdowej w Lubinie, zapoznając się między innymi z działalnością sekcji modelarskiej Aeroklubu Zagłębia Miedziowego. Działalność Sekcji oceniono bardzo wysoko. Dzięki pomocy dyrekcji kombinatu powstało 9 modelarni, a w najbliższym czasie zostanie założone 10 modelarni przy zakładach górniczych.

Podczas obrad Komisji poruszono szereg zagadnień związanych z działalnością organizacyjną i sportową. Przyjęto, że wyczynowa działalność sportowa będzie otoczona wyjątkową opieką, a liczba imprez krajowych i wyjazdy na imprezy zagraniczne znacznie się zwiększą. Rozpatrzona zostanie sprawa organizowania zawodów i mistrzostw międzynarodowych na terenie kraju, tak aby można uzyskać dewizy na zakup niezbędnego sprzętu. Czynione będą usilne starania o włączenie modelarstwa do jednolitej klasyfikacji sportowej GKKFiT. Już w pierwszym kwartale roku bieżącego zostaną opracowane założenia do planu 5-letniego w małym lotnictwie. Plan taki obejmować będzie zagadnienia produkcyjne i organizacyjne.

Podjęto uchwałę o konieczności wprowadzenia w roku bieżącym współzawodnictwa sportowego według nowych zupełnie założeń. Podstawą do obliczenia wyników współzawodnictwa będą wyniki sportowe reprezentantów aeroklubów regionalnych startujących w mistrzostwach Polski. Zdobywca I miejsca otrzyma 20 pkt (stanowi to 100 procent punktów możliwych do zdobycia w każdej klasie modeli). Następni zawodnicy otrzymają proporcjonalnie mniej punktów obliczonych w stosunku procentowym uzyskanego wyniku do wyniku mistrza Polski.

Sporo uwagi poświęcono niedomaganiom Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie, zapowiadając energiczne przystąpienie do likwidacji brakoróbstwa. Zapowiedziano prowadzenie okresowej kontroli produkcji i ściślejszą współpracę z Centralnym Ośrodkiem Modelarstwa APRL.

WKŁADKA do numeru 13 (1081) z 26 marca 1972 r. tygodnika „Skrzydlata Polska". Redaguje zespół „Skrzydlatej Polski" przy współpracy z Aeroklubem PRL. Redaktor — JERZY POMIANOWSKI.